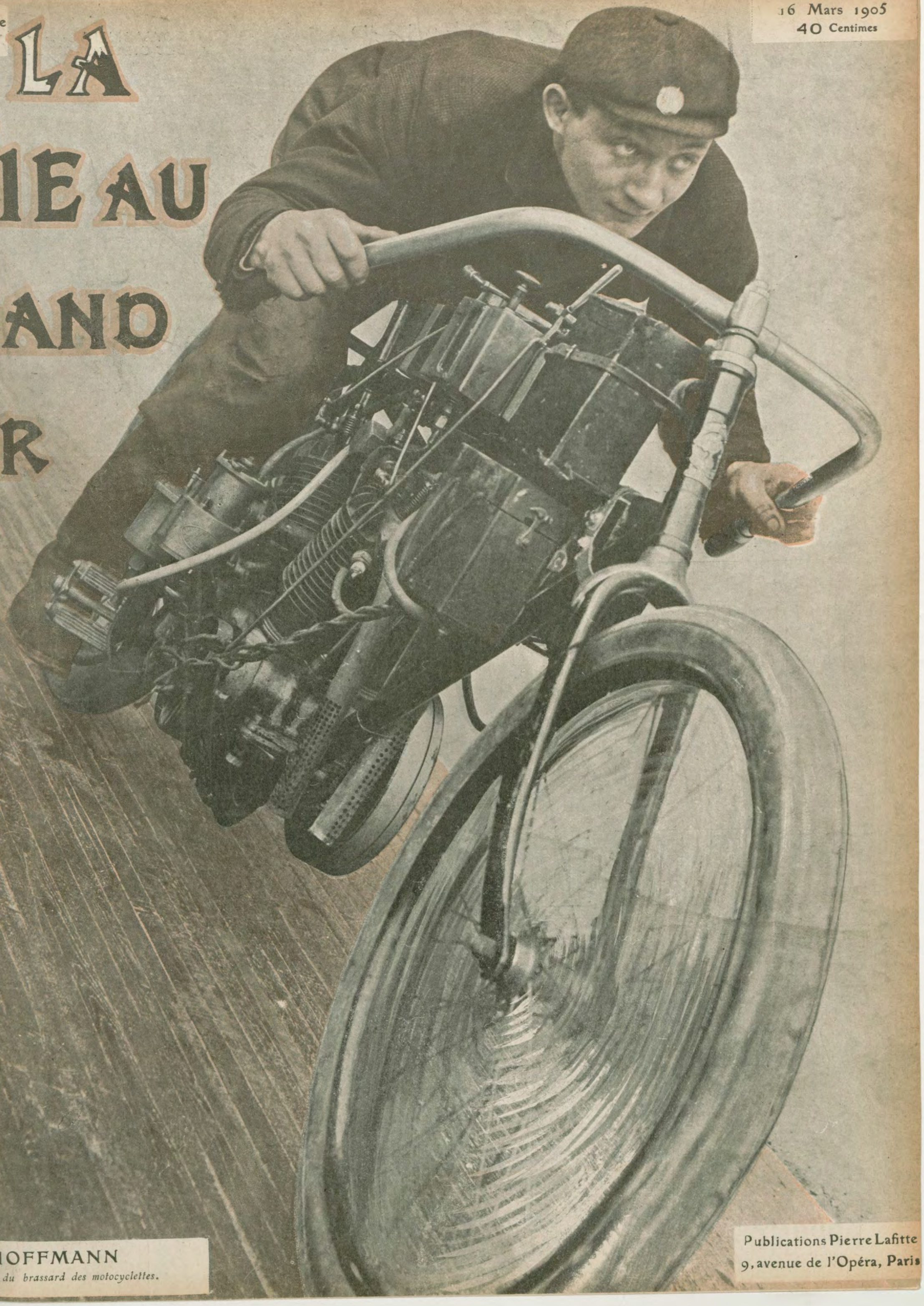
N° 340 — 8e Année
(Tous les Jeudis)

LA VIE AU GRAND AIR

16 Mars 1905
40 Centimes

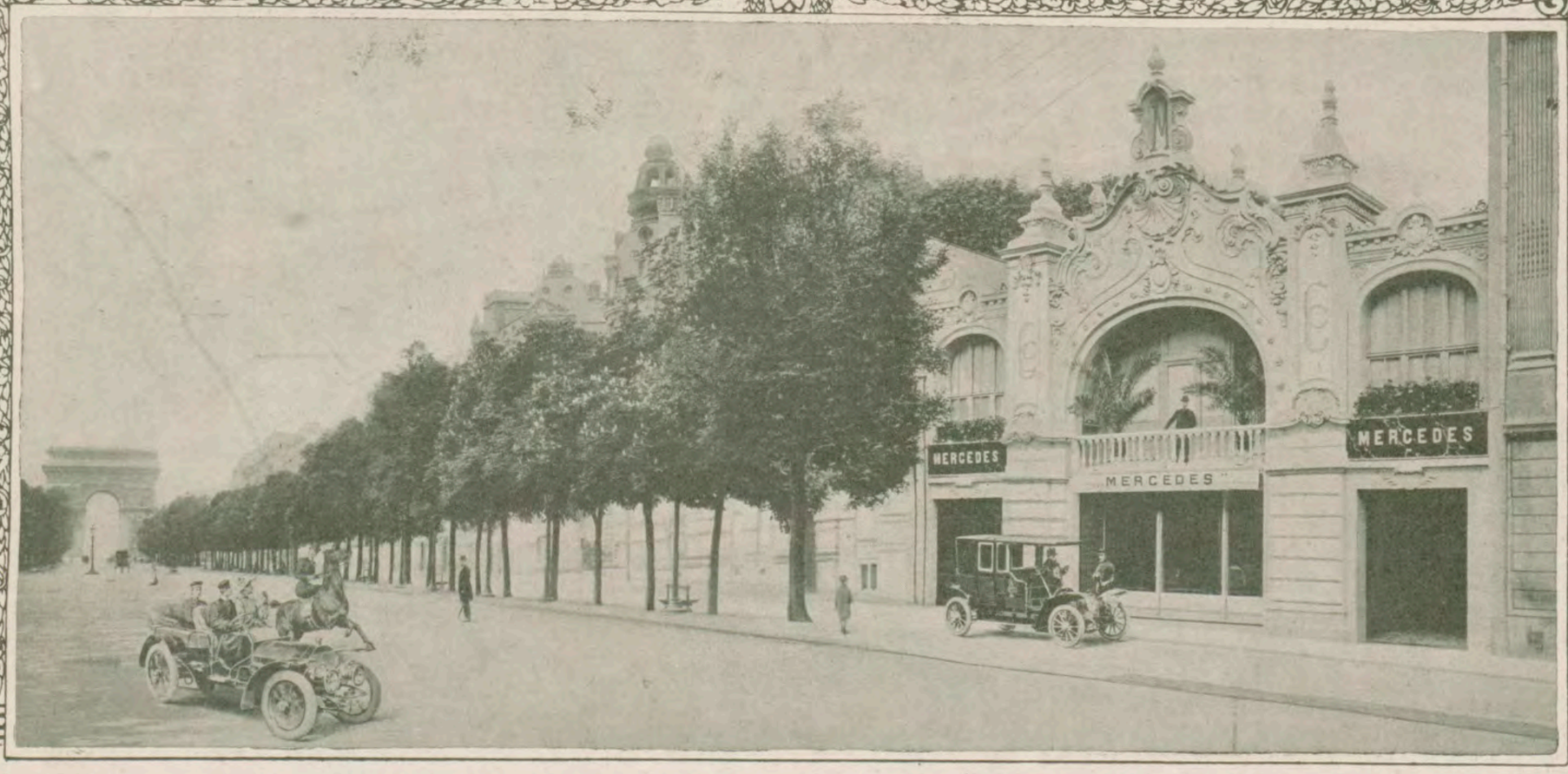


HOFFMANN
Détenteur du brassard des motocyclettes.

Publications Pierre Lafitte
9, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Adresse Telegr: AMCHARLEY PARIS
Telephone 549-77 509-30

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot

— Où dis-tu qu'on l'achète, cet antidérapant?

— Puisque vous faites Alger-Toulon, faudra venir me voir... Je suis sur le passage.
— Où habitez-vous donc?
— Aux Baléares.

Toujours pratiques, les Américains viennent d'inventer une troisième jambe pour se reposer quand on a éreinté les deux autres...

— Mais, dites donc, vous n'avez jamais su conduire?
— Mon Dieu, non... mais j'avais cru spirituel de me déguiser en chauffeur le jour du Mardi-Gras.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f,50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.

franco en Gare: 5f,60.

EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter.- En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

BOUGIE LUTHI
A CLOCHE, "*La Reine des Bougies*", 29, rue Brunel, PARIS
Bougies spéciales pour "Magnéto"
BOUGIE LUTHI
A CLOCHE, "*La Reine des Bougies*", 29, rue Brunel, PARIS

Quelle heure avez-vous?

Chacun consulte sa montre et... personne n'est d'accord !!

Pour avoir **l'Heure exacte**, *n'achetez que la Montre "NE VARIETUR" et les* Modèles similaires *de la Maison*
J. GIRARD & Cie, Successeurs de E. GIRARD & A. BOITTE, 46, Rue de l'Échiquier, PARIS
Plus de 100 Variétés de Montres merveilleuses depuis 20 fr. jusqu'aux Chronomètres de prix avec Bulletin de marche vendus avec 20 MOIS de CRÉDIT
RIEN A PAYER D'AVANCE.

LE CATALOGUE de LUXE contenant les Reproductions photographiques des *Montres* est envoyé FRANCO et GRATIS à toute personne qui en fait la demande.

GLYCÉRINE SAVONNEUSE
SAVON LIQUIDE
délicieusement parfumé.
Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CREVASSES.
N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.
L. T. PIVER, PARIS

FAUTEUILS mûs par la personne assise DUPONT à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses

Le Refroidisseur Loyal
204 Rue St Maur Paris

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75.

16 MARS 1905. — N° 340
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

(Cl. Underwood.)

UN NOUVEAU RECORD DU MILLE

La ville de Jacksonville, en Floride, possède une ferme géante pour l'élevage des autruches, qui se sont parfaitement acclimatées dans cette partie des Etats-Unis. Une de ces autruches, qui répond au nom de Oliver W, accomplit, attelée à un sulky, des performances dignes d'un bon trotteur, c'est ainsi que récemment elle a couvert le mille (1.609 *mètres*) *en* 2 *m.* 2 *s.*

DE PARIS A BORDEAUX
avec l'Équipe Irlandaise de Football

L'équipe irlandaise qui, le dimanche gras, avait battu à Paris une équipe mixte composée des meilleurs joueurs français de rugby, s'est rendue à Bordeaux pour y rencontrer le Stade Bordelais, champion de France.

Comment voyagent ces quinze hommes, qui vont de Dublin à Paris et à Bordeaux pour jouer deux parties de rugby et s'imposent un tel déplacement pour l'amour seul du sport, voilà ce que raconte, dans les lignes qui suivent, un de nos collaborateurs qui a suivi l'équipe irlandaise de Paris à Bordeaux.

Les footballers irlandais quittent l'hôtel pour aller prendre à la gare Montparnasse le train de Bordeaux.

LUNDI gras, 7 heures du matin. La salle à manger d'un hôtel près la gare Saint-Lazare.

— Please, gentlemen !

Un employé de l'Agence Cook, galonné d'or, passe la tête dans une porte. Les membres de l'équipe d'Irlande prennent le train pour aller à Bordeaux jouer contre l'équipe du Stade Bordelais.

La voix de l'employé de Cook se fait plus pressante, mais rien ne peut arracher les Irlandais de leurs beefsteaks et de leurs soles frites, arrosés de café au lait. Mooney met les bouchées doubles; Daish, le capitaine, se lève ; les bagages sont déjà sur les voitures.

La traversée de Paris jusqu'à la gare Montparnasse, dans le matin gris de ce jour pluvieux.

A la gare, un ordre méthodique a présidé à l'attribution des billets; chaque équipier possède un petit carnet à son nom, où figurent tous les matches où il doit jouer et les villes. Pas de bousculade, peu de paroles ; on s'installe dans les wagons retenus à l'avance.

Je m'attends un peu à toutes les acrobaties auxquelles se livre d'ordinaire une équipe française en voyage. Rien ; des conversations, très calmes, qui se perdent dans la fumée bleue des pipes. Daish s'est installé dans un coin et s'endort sur un journal français, dont il n'a pu comprendre que la liste des équipes. Dwyer, Carrig, Sheeley, Plunkett, organisent un poker sur une couverture.

Le voyage se passe, monotone, interrompu seulement par les arrêts aux buffets, littéralement dévalisés; le wagon s'emplit d'une odeur chaude de brioche et de jambon ; les pipes s'allument et s'éteignent...

L'excellent capitaine Daish déjeune.

Avant le départ, les Irlandais cherchent à déchiffrer les comptes rendus du match qu'ils ont joué la veille contre l'équipe de France.

Le proverbe : « Qui dort dîne », n'a pas été fait pour les Irlandais. Le buffet vient d'être dévalisé, les cinq minutes d'arrêt se terminent sur le marchepied.

Bordeaux. Le quai de la gare. Une délégation du Stade Bordelais. Compliments en un jargon bizarre, où le français et l'anglais font le meilleur ménage. Un dîner solide et tranquille. Le capitaine Daish veille. Tous ses hommes sont couchés à 10 heures.

Mardi gras. Levé de bonne heure. Nous devons visiter Bordeaux, la cathédrale, le monument des Girondins, la place des Quinconces Déjeuner aussi solide et aussi calme. Un vieil omnibus nous emmène au terrain de jeu Une partie serrée, merveilleusement jouée commence.

D'un compartiment à l'autre Mooney se renseigne. — Et Bordeaux? — Dans deux heures, lui répond Mangan.

Le team, groupé au pied du monument des Girondins, admire la place des Quinconces.

Les footballers irlandais ne restent pas indifférents devant l'architecture gothique...

Les deux équipes se rendent, à bord de cet antique véhicule, au terrain de jeu situé sur la route du Médoc.

Il existe aussi en Irlande des collectionneurs de cartes postales illustrées.

Pendant le match, les Irlandais n'ont pas fait exactement ce qu'ils ont voulu, et, à en juger par ce document, les Bordelais se sont mis quelquefois en travers des combinaisons de leurs adversaires.

L'équipe de Bordeaux tient à sa réputation et veut faire honneur à son titre de champion de France. L'équipe irlandaise joue son jeu habituel et sa victoire de l'avant-veille lui donne pleine confiance. Les bordelais attaquent, ont même l'avantage malgré le vent qui ramène le ballon, mais la cohésion de l'équipe d'Irlande la sauve. Une passe heureuse, Bruneau reçoit le ballon, le passe à Jacciardi, qui le passe à Thil, lequel marque l'essai. Bor-

MM. Scherer et Van der Cruze, président et vice-président du Stade Bordelais, commentent les résultats de la partie.

Les visiteurs apprécièrent beaucoup la cordiale réception qui leur fut réservée et ils garderont certainement un bon souvenir du banquet qui suivit le match.

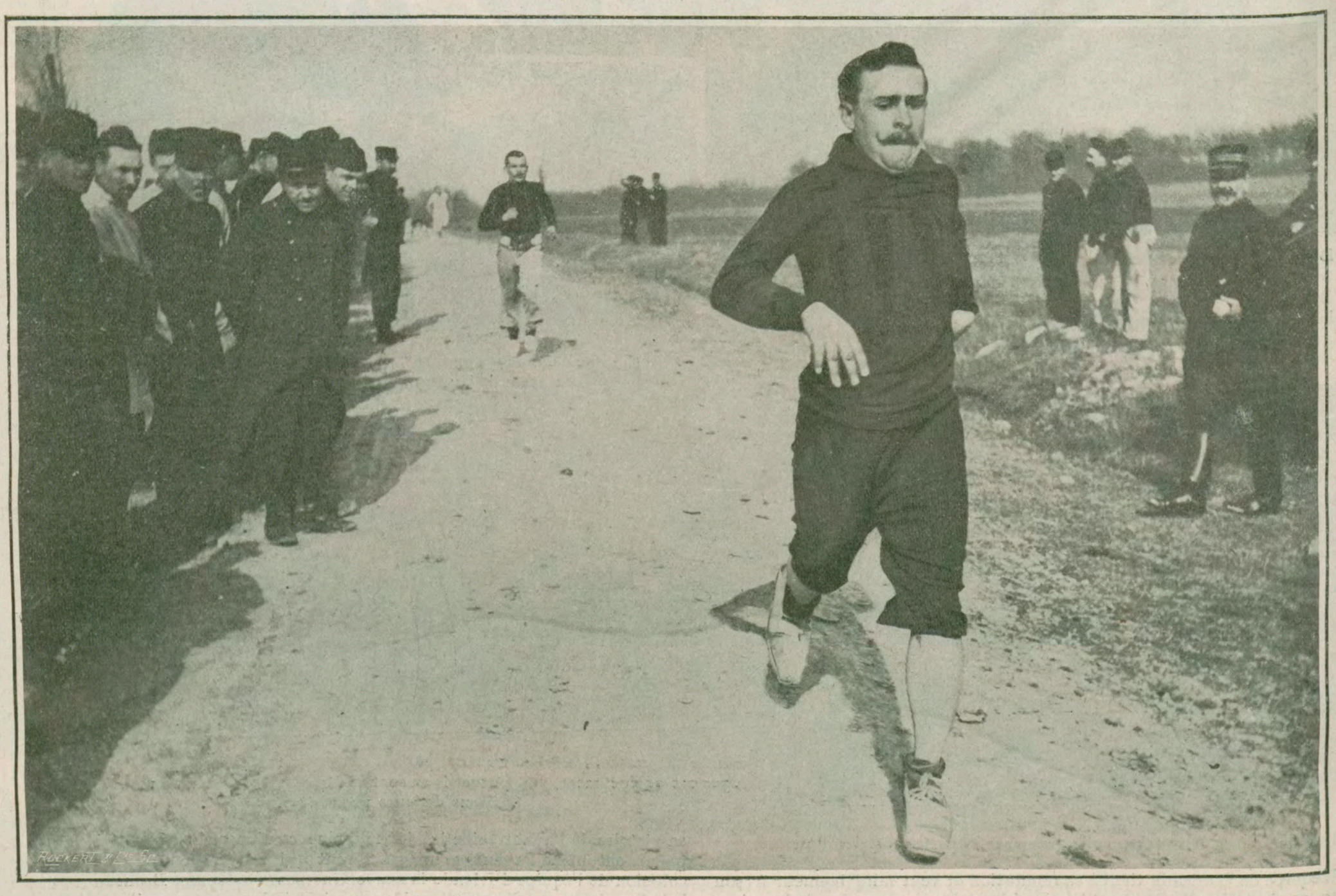
deaux exulte, mais le but est manqué. Les encouragements redoublent ; à la mi-temps, les Irlandais n'ont pas un point. A la reprise, la pluie tombe, et vers la fin, les Irlandais marquent un essai, le ballon semble hésitant, touche la barre et finalement la franchit ; les Irlandais ont 5 points et la fin est bientôt sifflée. Presque match nul : 5 points à 3. Le retour u lieu sous la pluie.

Le soir, banquet officiel. Discours charmant où l'anglais et le français se livrent à un sérieux voisinage. Le capitaine Daish couvre de fleurs l'équipe bordelaise, on parle d'un match annuel...

On se sépare et l'hôtelier se demande quelle est cette équipe phénomène qui n'a pas fait de bruit dans sa maison, lui qui en a tant vues depuis 13 ans. Et, seul, je reprends le train pour Paris.

S.

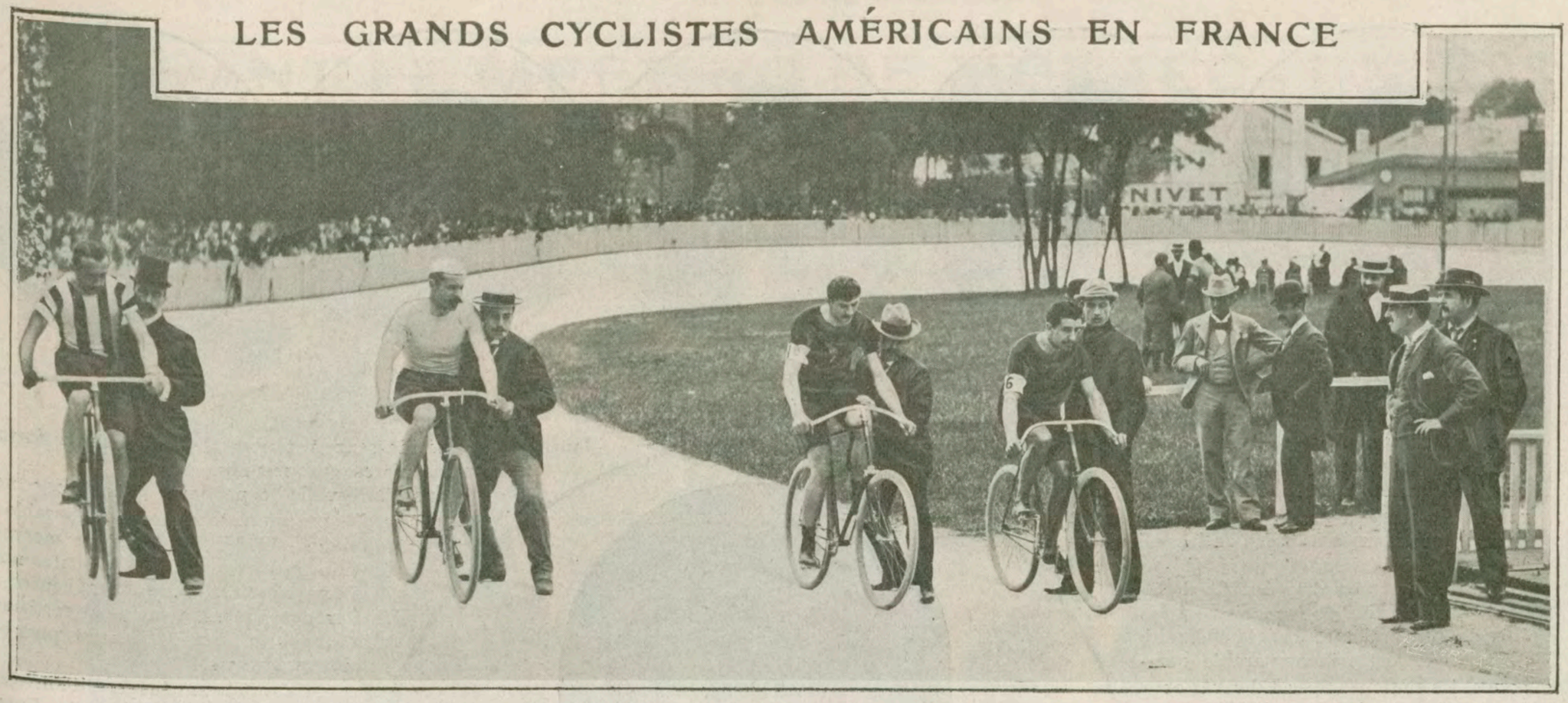
UN CROSS-COUNTRY MILITAIRE A VERDUN



L'arrivée du sergent Lapierre, vainqueur du Cross-country militaire de Verdun.

Le cross-country du premier groupe d'infanterie de forteresse, en garnison à Verdun, s'est couru sur une distance de 5 kilomètres. 38 coureurs des 91e, 132e et 147e d'infanterie se sont rangés au départ. Le sergent Lapierre, du 91e d'infanterie, s'est classé premier devant Noël, Fortrat, Mohin, etc.

LES GRANDS CYCLISTES AMÉRICAINS EN FRANCE



A. du Cros, lancé par son frère. — H. Desgrange, lancé par Nivet. — Zimmerman, lancé par Croy. — Hermet, lancé par Antony. — Cottereau Kemplen. — Darzens. — Bishop Lamplugh.

La première visite de Zimmerman à Paris (1893). — Un départ de course (amateurs) à l'ancien Buffalo.

La saison cycliste de plein air, celle que bien des sportsmen persistent à considérer comme la seule digne de leur attention, n'est pas encore ouverte, et déjà l'invasion américaine bat son plein.

Depuis plusieurs semaines, Fenn et Menus Bedell sont des nôtres, tandis que le prestigieux Frank Kramer vogue vers la France où son acharné rival Major Taylor le rejoindra bientôt. Jamais nos vélodromes n'auront vu réuni un lot aussi imposant de champions d'outre-Atlantique.

N'EN déplaise à certains esprits chagrins et surtout rétrogrades, le sport, devenu dans notre société moderne une des manifestations les plus importantes de l'activité humaine, présente avec l'art de nombreux points de comparaison. Il n'en est sans doute pas de plus frappant que cette règle, universellement admise, qui veut qu'aucune réputation ne puisse être définitive sans la consécration de Paris, Cerveau du Monde, devenu également le Muscle du Monde, si j'ose m'exprimer ainsi.

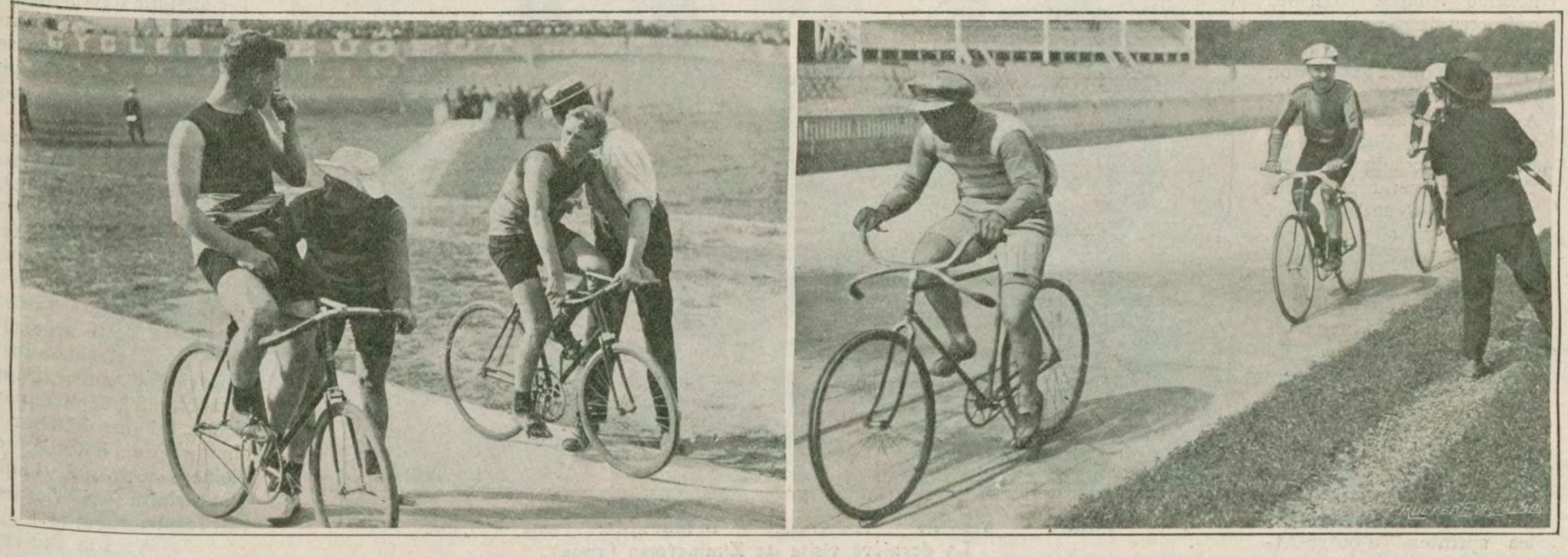
Cela suffirait à expliquer comment il se fait que tous les athlètes cyclistes, à de bien rares exceptions près, sont venus affronter la critique du public parisien. Ainsi, pour rester dans le cadre de cet article, et ne parler que des Américains, un simple coup d'œil sur l'histoire sportive permet de voir que depuis la fondation chez nous de vélodromes permanents, pas une des nombreuses célébrités produites par les Etats-Unis n'a manqué de nous rendre visite. C'est pourquoi, il faut me borner ici à une énumération succincte de nos « grands visiteurs » américains, et encore sans remonter plus haut que l'inoubliable Zimmerman.

A. Johnson. John-S. Johnson. — Tom Eck (manager). Macdonald. — Weinig. — Florence, masseur.

Le team Johnson (1896).

Impossible, d'ailleurs, d'ouvrir la série sur un nom évoquant plus de prestigieux souvenirs.

Rien n'a pu l'effacer des mémoires sportives comme le type le plus parfait du champion de la bicyclette. Rien, pas même l'inconcevable légèreté avec laquelle Zimmerman en personne se prêta à démolir sa glorieuse légende en venant s'exhiber chez nous en 1902, cinq ans après avoir pris sa retraite, et nous donner ainsi le spectacle de la plus pitoyable des déchéances athlétiques.



Leander. — Walthour.

Le match Leander-Walthour (1904) à Buffalo.

Miller (gagnant). — Rivierre. — Beaugendre. Desgrange aspergeant les coureurs.

La course de 72 heures au Parc des Princes (août 1898).

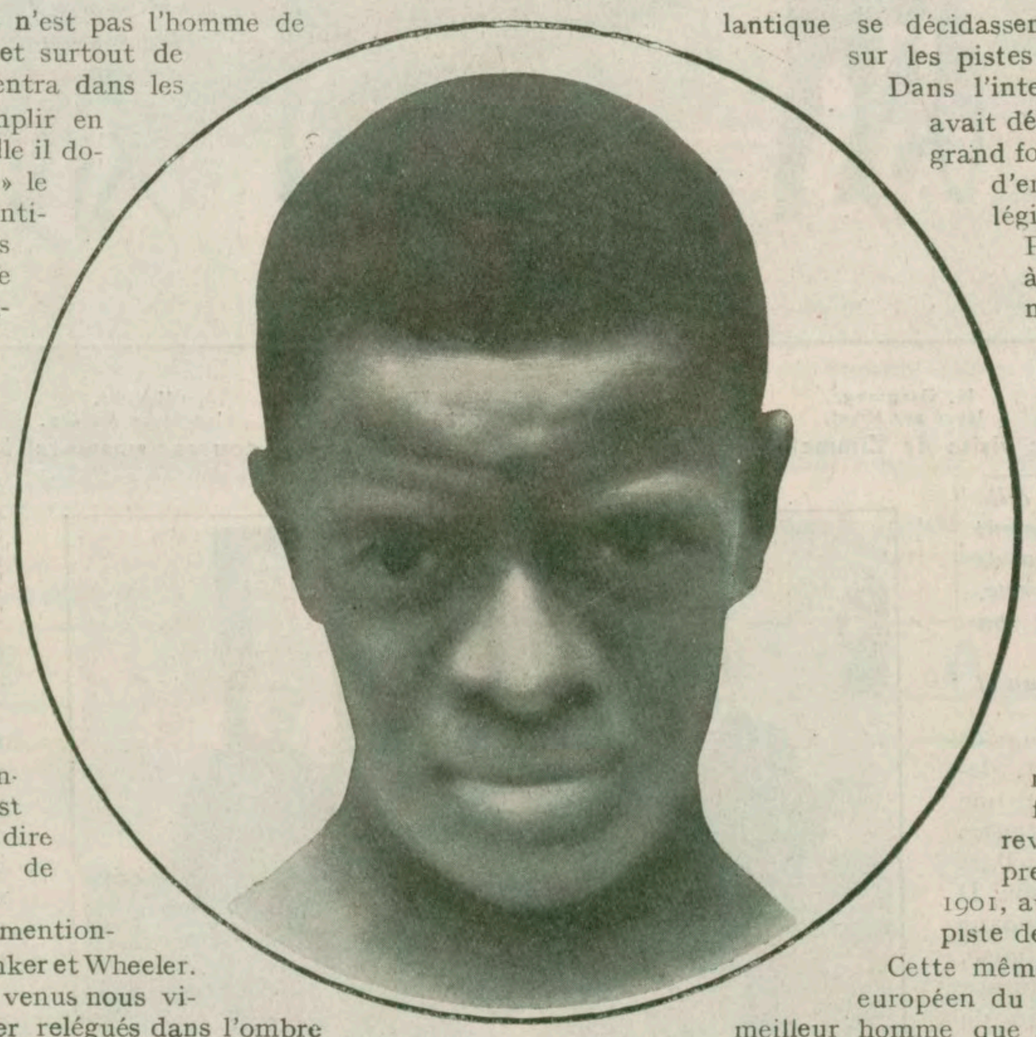
Banker. Mac Farland. Elkes. Kimble. Kiser.

Quelques-uns de nos visiteurs transatlantiques.

Dans nos visions de sportsmen, ce n'est pas l'homme de 1902 qui reste, mais celui de 1893 et surtout de 1894, sa grande année, celle où il entra dans les rangs des professionnels pour accomplir en Europe une tournée à l'issue de laquelle il dominait « de la tête et des épaules » le lot entier des sprinters du Vieux Continent. Est-il utile de rappeler ici les épisodes, encore présents à la mémoire de tous, de cette incomparable campagne, les matches avec Edwards et Barden, le Grand Prix de l'U. V. F., et surtout le Handicap du Mille, au Vélodrome de la Seine ?

Beaucoup plus obscure avait été sa visite à Paris en 1893, et cela s'explique par le fait que Zimmerman était alors « amateur » sinon de fait, du moins de nom, et qu'il dut se mesurer contre des adversaires indignes de lui. Le curieux document qui représente un de ses départs à l'ancien Buffalo en fait foi, puisque parmi les concurrents du « Yankee Volant » on peut remarquer notre confrère Henri Desgrange, dont ce n'est point rabaisser les mérites que de dire qu'il a été aussi médiocre coureur de vitesse qu'excellent journaliste !

Après Zimmerman, il convient de mentionner ses deux compagnons de 1894 : Banker et Wheeler. Il manqua alors à leur gloire d'être venus nous visiter tout seuls, au lieu de se trouver relégués dans l'ombre géante du grand Zim. Fort heureusement, les circonstances devaient plus tard permettre à Banker, devenu pendant plusieurs années un de nos hôtes assidus, de démontrer sa haute valeur



Le « nègre volant » Major Taylor, le plus fidèle de nos visiteurs.

En 1896, un homme traversa l'Atlantique, dont la réputation n'était pas inférieure à celle de son compatriote Zimmerman, et dont chacun attendait de grandes choses : j'ai nommé John-S. Johnson, qu'escortait toute une équipe. L'annonce retentissante de l'expédition rendit complète sa faillite. Aucun des membres de la troupe, pas plus l'étoile que les seconds rôles, ne devait parvenir à gagner une course digne de ce nom, et trois mois plus tard, Johnson repartait tristement dans son pays, ayant laissé chez nous le plus clair de sa réputation et de sa fortune sportives. La même année, le « team jaune », composé de Kiser, Murphy et Wheeler (ce dernier complètement déchu) ne fit guère mieux, en sorte qu'il s'écoula ensuite plusieurs années avant que les sprinters d'outre-Atlantique se décidassent à tenter de nouveau la fortune sur les pistes européennes.

Dans l'intervalle cependant, l'Amérique nous avait délégué un spécialiste incomparable du grand fond, C.-W. Miller, véritable merveille d'endurance et qui suscita à ce titre notre légitime admiration. Sur 72 heures au Parc des Princes, comme sur 100 heures à Roubaix, il se joua de nos plus opiniâtres stayers.

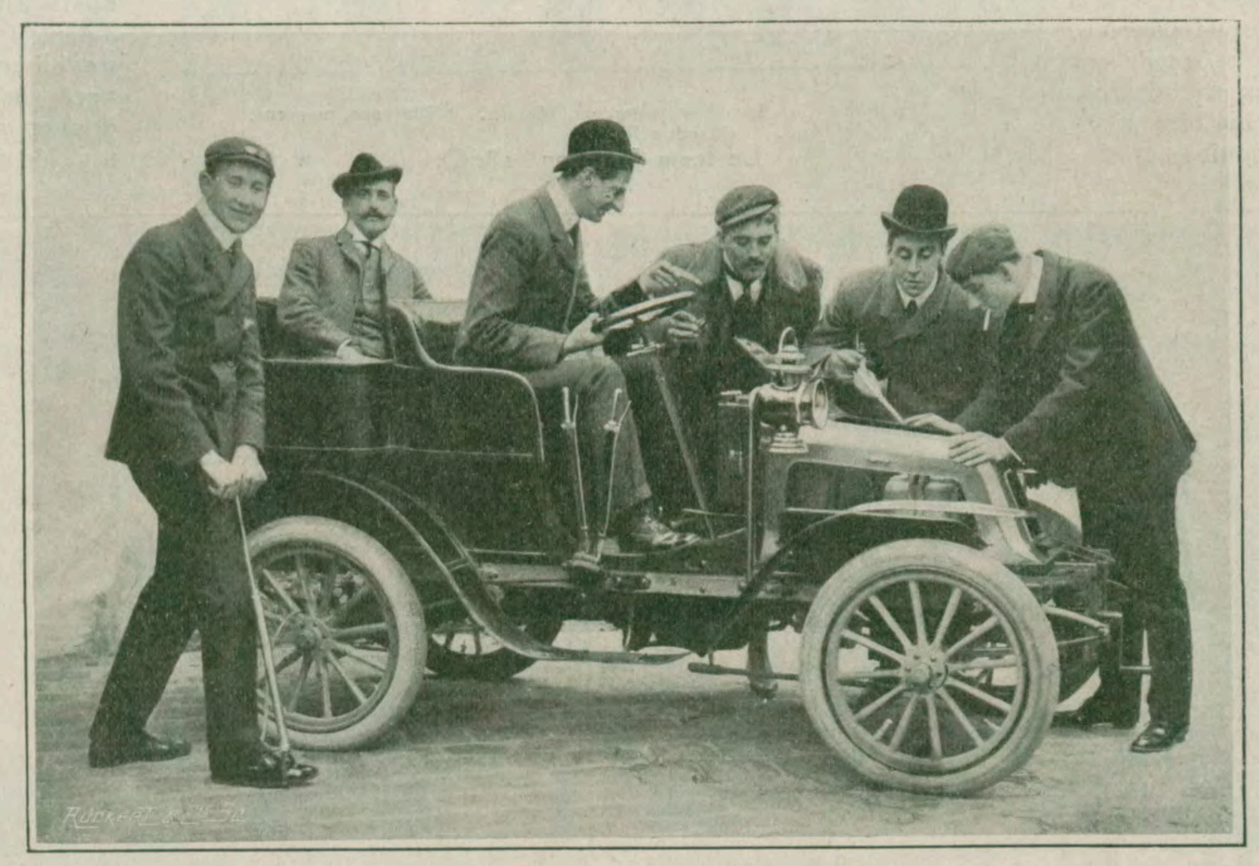
La grande année 1900 vit l'invasion recommencer de plus belle. Furent des nôtres, tandis que la foire mondiale déroulait ses splendeurs à Paris : Cooper, Mac Farland et le « vieux » Banker pour la vitesse, Elkes et Ross pour le demi-fond, et chacun, à la seule exception du dernier nommé, s'acquitta plus qu'honorablement de la tâche de défendre les couleurs semées d'étoiles.

Dans les grandes épreuves de vitesse, Cooper se montra à peu près l'égal de nos grands cracks, et derrière entraîneurs, l'infortuné Elkes fut nettement supérieur. Il devait revenir nous voir et confirmer cette impression, deux fois encore, au cours de 1901, avant de se tuer tragiquement sur la piste de Charles River Park, à Boston.

Cette même année 1901 vit le premier voyage européen du noir Major Taylor, à coup sûr, le meilleur homme que l'Amérique nous ait délégué depuis Zimmerman et qui devait nous visiter de nouveau en 1902 et en 1903. D'ailleurs, ses retentissants succès décidèrent bien d'autres voyageurs, si nombreux qu'il faut ici se borner à une citation. Ce sont : Hinson, qui, malade, dut repartir avant même de s'être aligné une seule fois ; le petit Nelson, plus guignard encore que médiocre ; le vieux Kimble, si bien surnommé le Jacquelin américain ; le décevant Collett ; l' « antique » Bald, dont le surprenant retour de forme à l'automne de 1902 restera comme un de mes plus grands étonnements sportifs, etc., etc.

Et pour finir, deux noms s'imposent à notre attention. Celui de Walthour, roi incontesté du demi-fond et peut-être le seul homme qui nous ait donné l'impression d'introduire une réelle qualité athlétique dans cette spécialité mécanique, et son malheureux rival Leander, frappé à mort, sur une piste parisienne, tel un soldat sur le champ de bataille, en pleine victoire, à l'aube d'une gloire qui s'annonçait resplendissante !

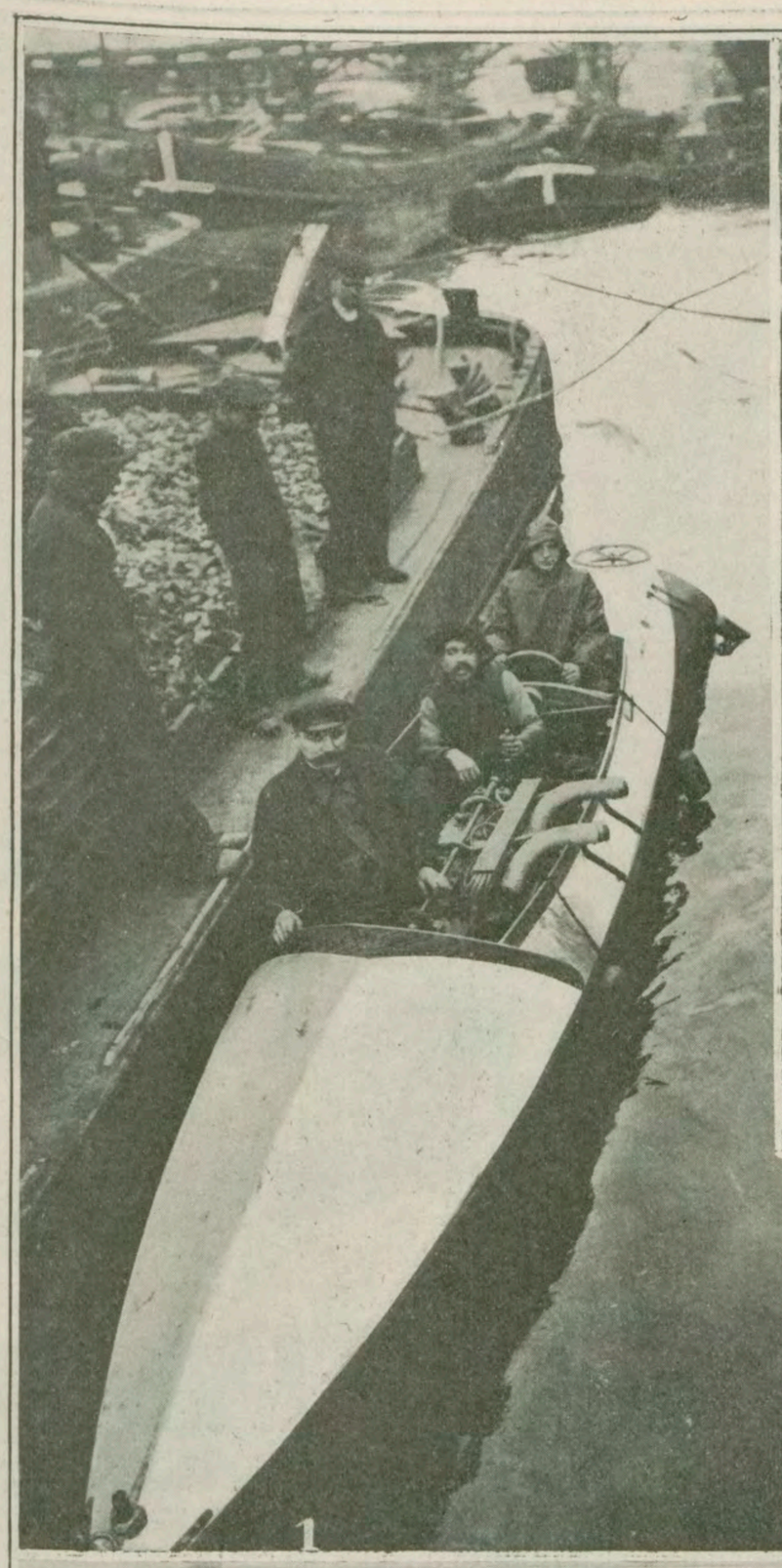
VICTOR BREYER.

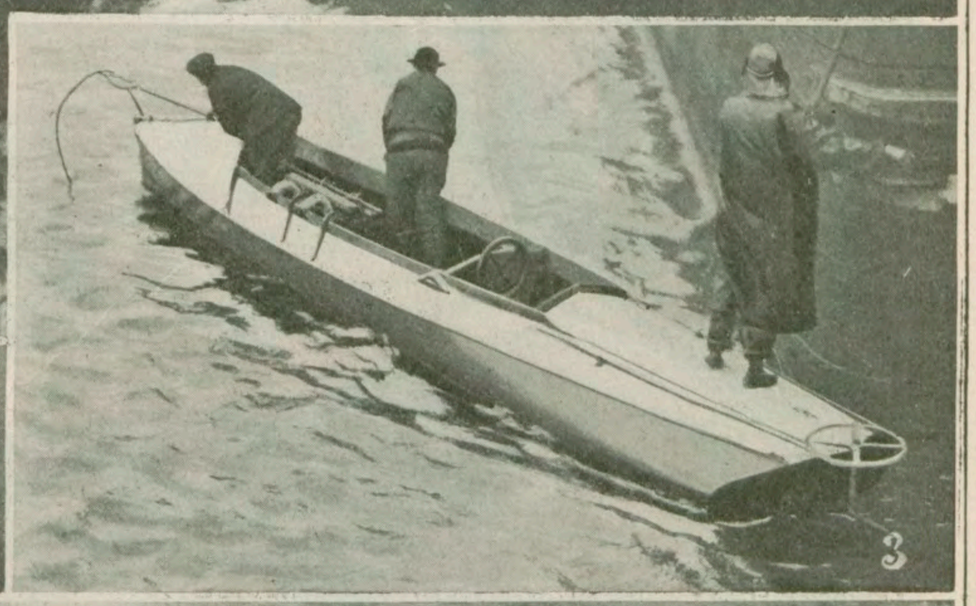


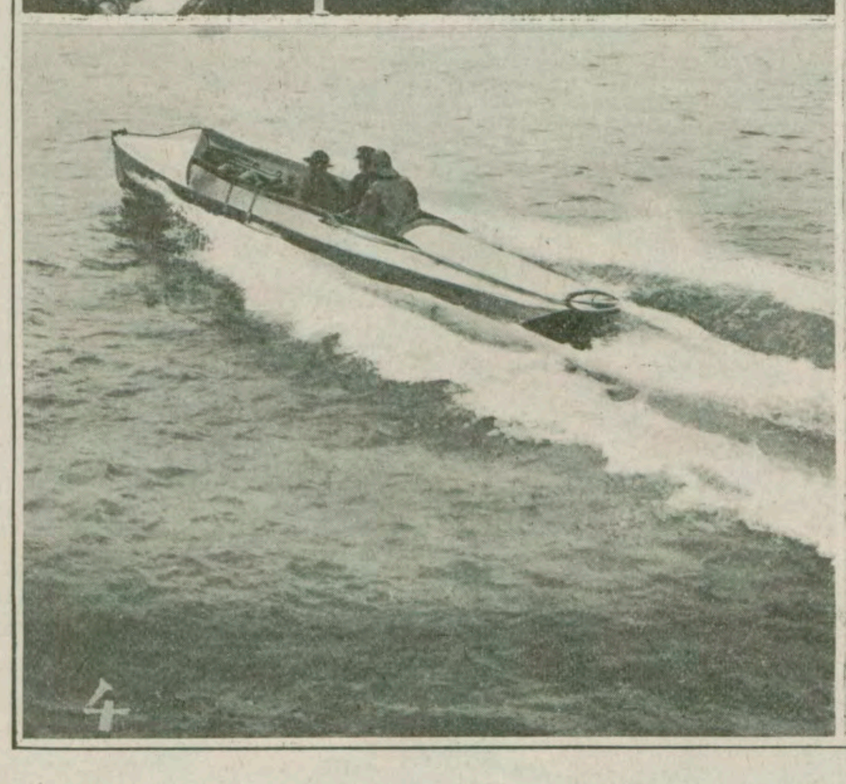
Reimers. Tournier. Zimmerman. D. Lamberjack. Bald. Elkes.

La dernière visite de Zimmerman (1902).

AVANT LE MEETING DE MONACO - UN ESSAI







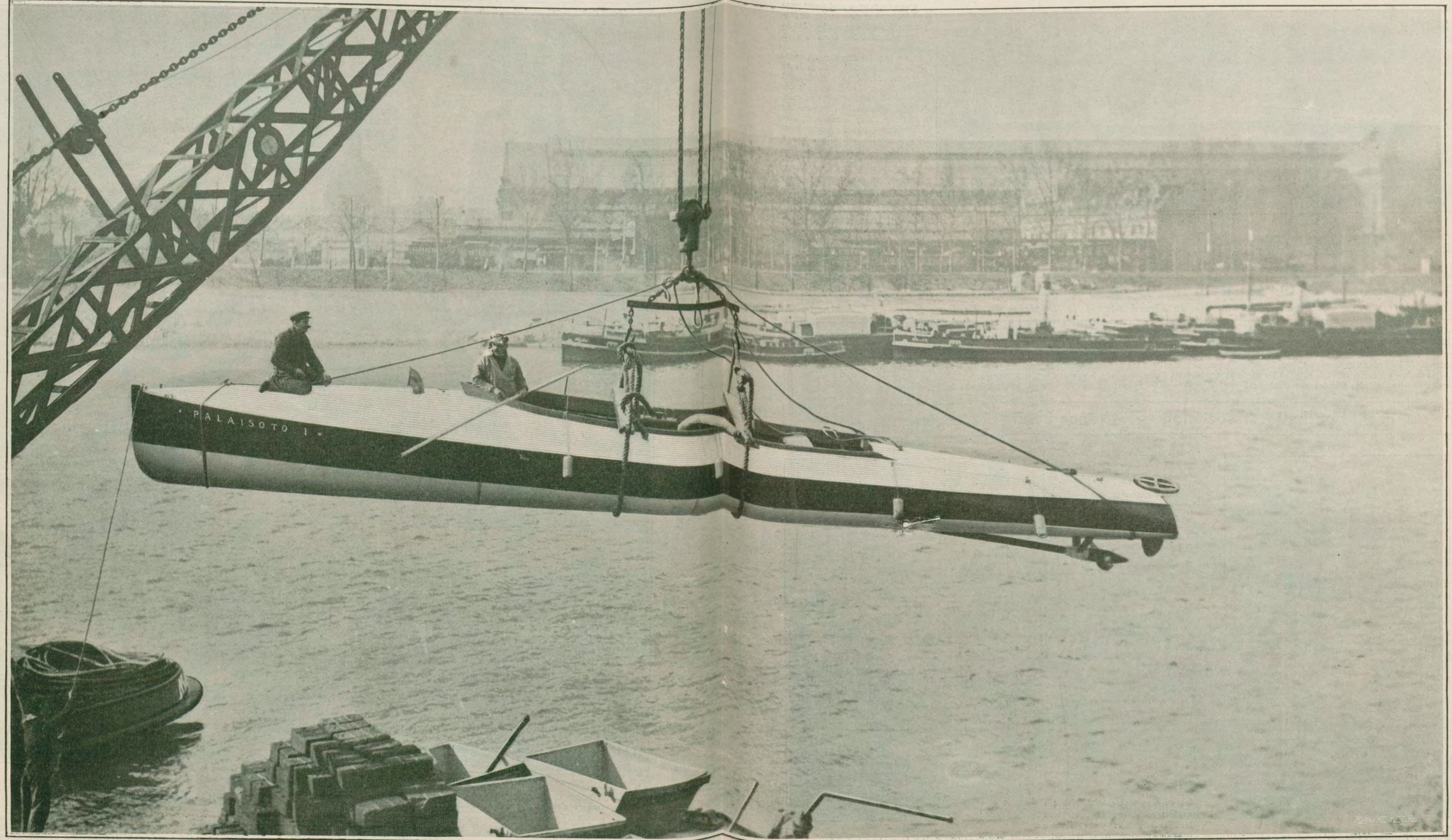
LES ESSAIS D'UN RACER

1. Les passagers s'embarquent. — 2. Pour sortir de l'enchevêtrement des chalands, il est impossible de se servir du moteur. — 3. Sortis, le barreur va prendre sa place. — 4. En pleine vitesse. — 5. Un virage.

Si la mise au point d'une voiture de course est difficile, celle d'un canot ne l'est pas moins. Une fois le moteur monté dans la coque, suivant les calculs des ingénieurs, le canot est mis à l'eau. Le fonctionnement de tous les organes soigneusement vérifié, on modifie une magnéto, un engrenage, et le moteur commence à travailler. Le barreur étudie les qualités de son bateau, son obéissance à la barre, et, le chronomètre en main, la vitesse maxima qu'il peut atteindre. Ces photographies ont été prises lors de la première sortie du Palaisoto II, *le racer de MM. Neubauer et Farman, actionné par un moteur* 90 *HP Renault.*

AVANT LE MEETING DE MONACO

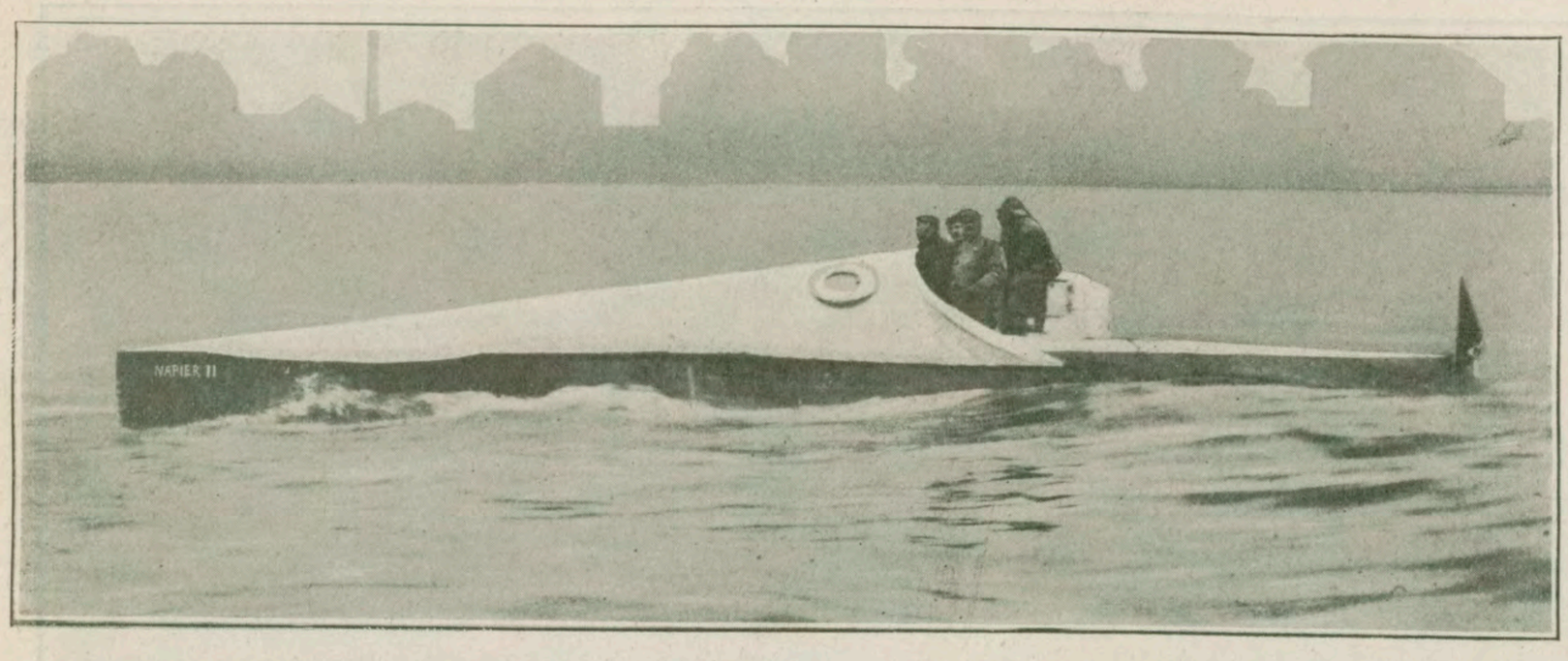
LA MISE A L'EAU D'UN CANOT



LA MISE A L'EAU DU PALAISOTO I

La mise à l'eau d'un canot est l'équivalent du lancement d'un grand navire, elle est aussi délicate. Cette photographie représente la mise à l'eau du Palaisoto I, *le grand racer de MM. Neubauer et Farman, au quai de la Râpée. Le canot est amené sur des rails jusqu'au bord du fleuve, où une grue puissante l'enlève pour le déposer sur l'eau. Le* Palaisoto I *s'annonce comme l'un des plus dangereux concurrents du meeting de Monaco; au cours des essais il a dépassé la vitesse de 48 kilomètres à l'heure.*

LES ESSAIS DU *NAPIER II*



Les essais du *Napier II* à Greenwich.

Remontant le cours de la Tamise, le Racer de S. F. Edge aurait atteint 48 kilomètres à l'heure.

Deux semaines seulement nous séparent du meeting de Monaco, les concurrents les plus en vue poussent leurs essais avec hâte.

La semaine dernière, à Greenwich, ont eu lieu les essais du *Napier II*. Il avait à bord MM. Edge, Mac Donald, le recordman du monde de vitesse, et M. Yarrow. La vitesse du nouveau racer a répondu aux prévisions de ses constructeurs et a atteint 48 kilomètres à l'heure. Le *Napier II* porte deux moteurs accouplés qui font près de 120 chevaux ; sa coque métallique a été construite dans les ateliers Yarrow, d'où sont sortis les plus rapides destroyers de la marine anglaise, et à la suite de ces essais, MM. Yarrow auraient décidé de construire sur les mêmes données des torpilleurs qui atteindraient la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

LA COUPE DES PYRÉNÉES

Organisée par la Vie au Grand Air *et la* Dépêche de Toulouse

La Coupe des Pyrénées sera la véritable épreuve de tourisme de l'année.

Elle se disputera au mois d'août sur un circuit dont le point de départ et d'arrivée sera Toulouse et qui, traversant une des parties les plus pittoresques de la France, passera par Foix, Luchon, Oloron, Biarritz. Pau, etc.

Les voitures à carrosseries fermées et les voitures découvertes formeront des catégories spéciales divisées en sections, suivant les prix de vente réels des voitures avec leurs carrosseries et tous leurs accessoires de confort.

Des coefficients seront attribués à toutes les qualités que doit posséder la véritable voiture de touriste, ainsi qu'à différentes épreuves qu'auront à subir les voitures en cours de route, et ces coefficients serviront à établir le classement des concurrents.

Nous donnerons prochainement le programme de cette épreuve.

Football Association - France contre Angleterre

Trois mille personnes assistaient au match d'association qui a mis aux prises, le Mardi Gras, sur le terrain du Parc des Princes, deux équipes composées des meilleurs joueurs de France et d'Angleterre.

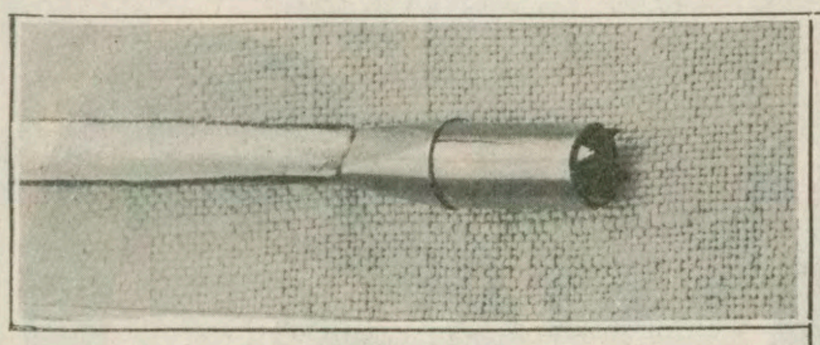
Les Anglais ont joué avec élégance et sûreté ; ils ont triomphé par 5 buts à 1, malgré la belle résistance des Français dans la deuxième mi-temps.

Williams (Tottenham Hotspur), le gardien de but anglais.

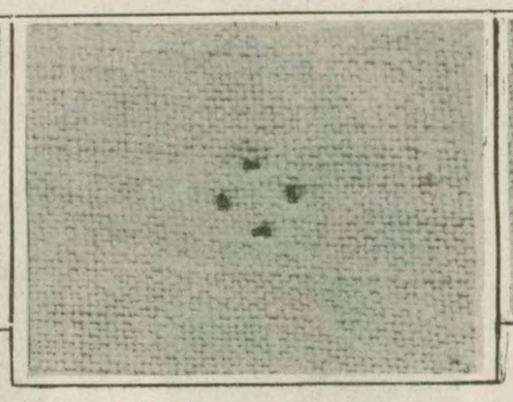
Les passes savantes des Anglais ont rapidement amené le ballon devant les buts français et l'y ont maintenu pendant presque toute la partie.

Guichard (U. S. P.), le gardien de but français.

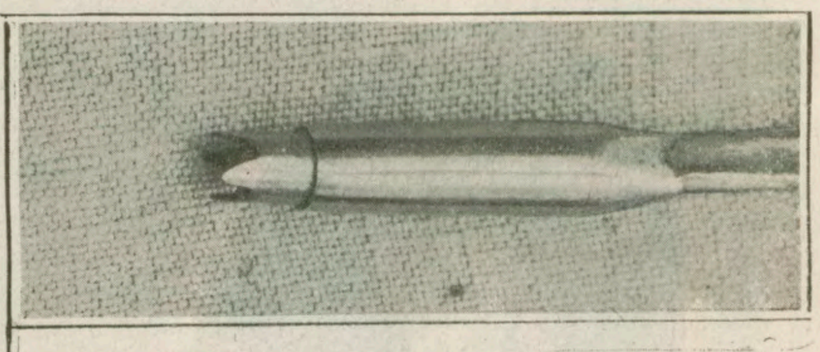
L'épée et la pointe d'arrêt de M. de San Malato



La pointe d'arrêt de M. de San Malato.
Un cylindre mobile intérieur porte quatre petites pointes qui marquent le coup de bouton.



Le coup marqué par la pointe d'arrêt de M. de San Malato



Le critérium du coup d'épée.
Cette photographie montre très clairement la partie dont la pointe doit rentrer dans son cylindre, malgré un ressort, pour représenter la force du coup de pénétration.

Le concours de pointes d'arrêt et de boutons marqueurs organisé par l'*Auto* à la Grande Roue, au cours de la récente Exposition des Petits Inventeurs, a mis hors de pair deux systèmes : celui de M. Dubois et celui du baron Athos de San Malato. C'est de celui-ci que nous nous occuperons aujourd'hui.

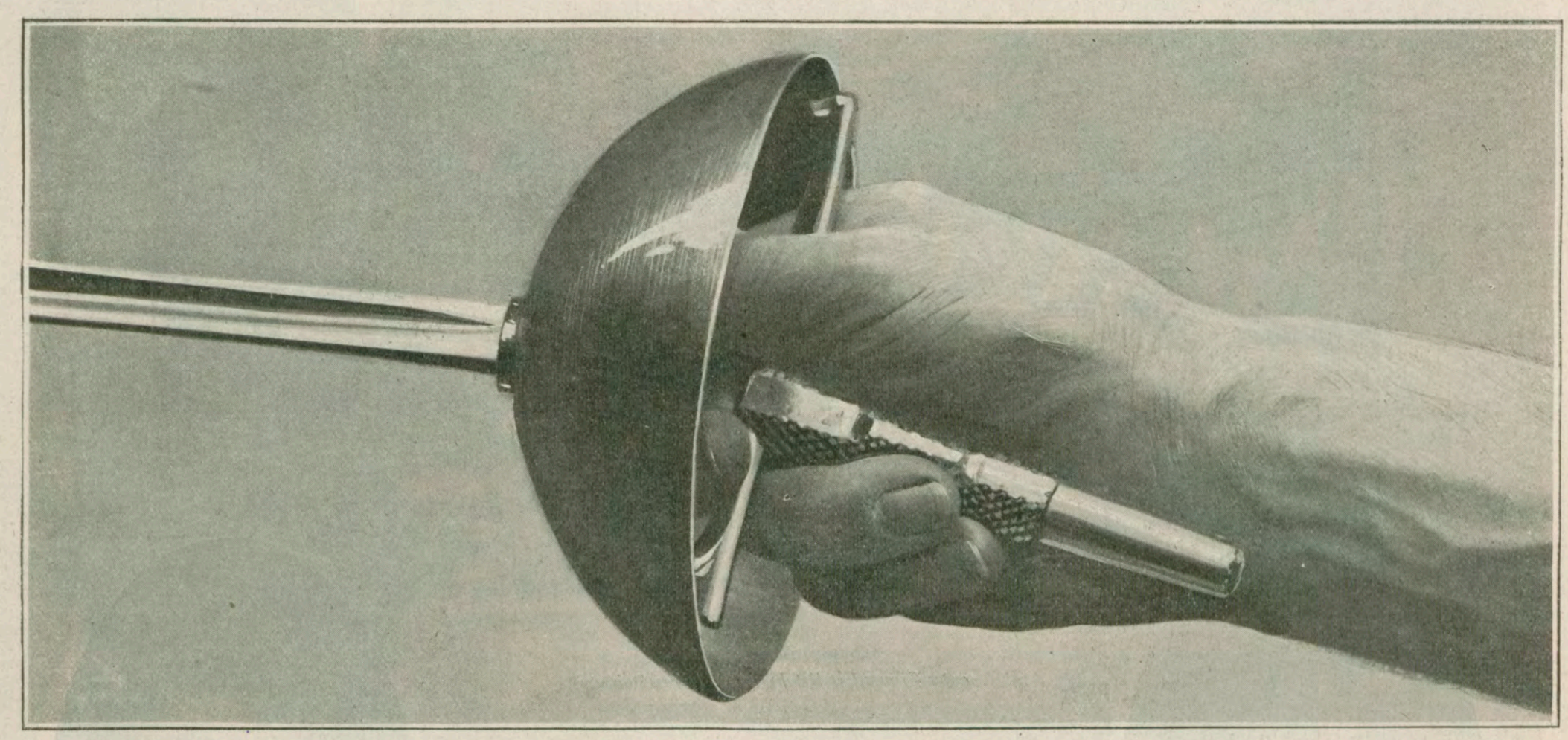
Et d'abord parlons de l'épée qu'il emploie, épée qui lui est toute particulière. Tout d'abord son épée est *rigide* ; la moindre flexibilité serait aussi nuisible à la protection du bras qu'à la précision de l'attaque. Le principe de cette épée est que l'axe de la lame est dans le même plan vertical que l'axe du bras. La fusée forme un certain angle avec la lame, au lieu d'être dans son prolongement comme les épées ordinaires, et afin de ramener la lame dans le même plan vertical que le bras, sans qu'il soit nécessaire de dévier la main.

La section de la pointe d'arrêt
En donnant au bouton du fleuret la même section on peut fixer la pointe.

Quant à la pointe d'arrêt inventée et construite par M. de San Malato, elle se compose d'un ensemble de quatre petites pointes terminant un petit cylindre mobile autour d'un axe qui est la pointe de l'épée même.

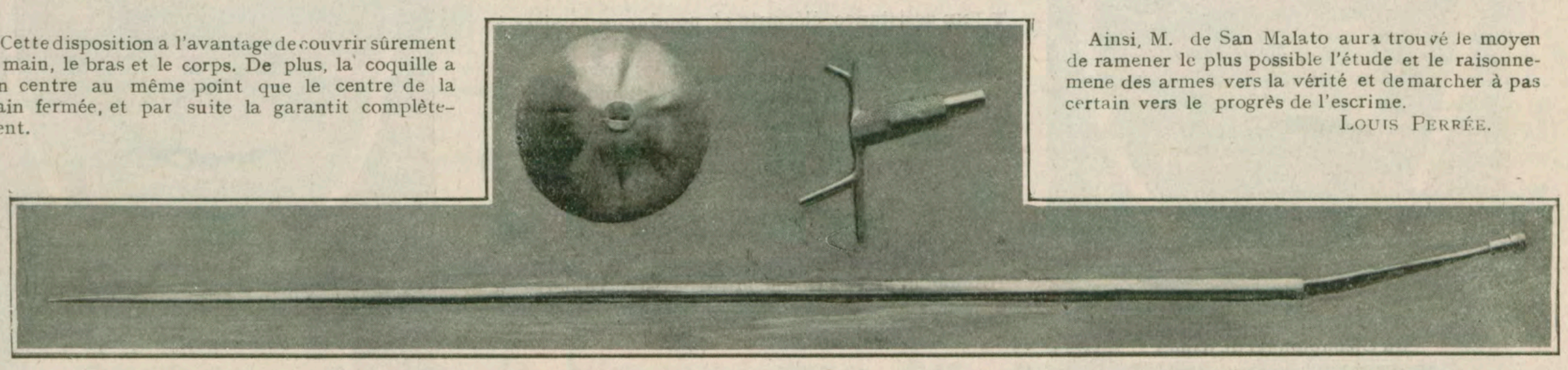
Ce dispositif lui permet de résister à la prise et cependant de tourner sur son axe, et ainsi d'éviter tout déchirement, tout sciage d'étoffe. De plus, il est matériellement impossible que les pointes dépassent de plus de 2 millimètres, hauteur réglementaire, et elles ont toujours cette saillie.

M. de San Malato a imaginé un autre système de pointe d'arrêt, légèrement différent du premier, qu'il appelle le *critérium du coup d'épée*. Pour que les quatre petites pointes marquent dans la veste, il faut que le coup soit porté avec la force qui l'aurait fait pénétrer.



L'épée de M. de San Malato.
La position de la main de M. de San Malato dans la coquille de son épée. La lame de l'épée suit une ligne qui est le prolongement direct de la ligne du bras.

Cette disposition a l'avantage de couvrir sûrement la main, le bras et le corps. De plus, la coquille a son centre au même point que le centre de la main fermée, et par suite la garantit complètement.

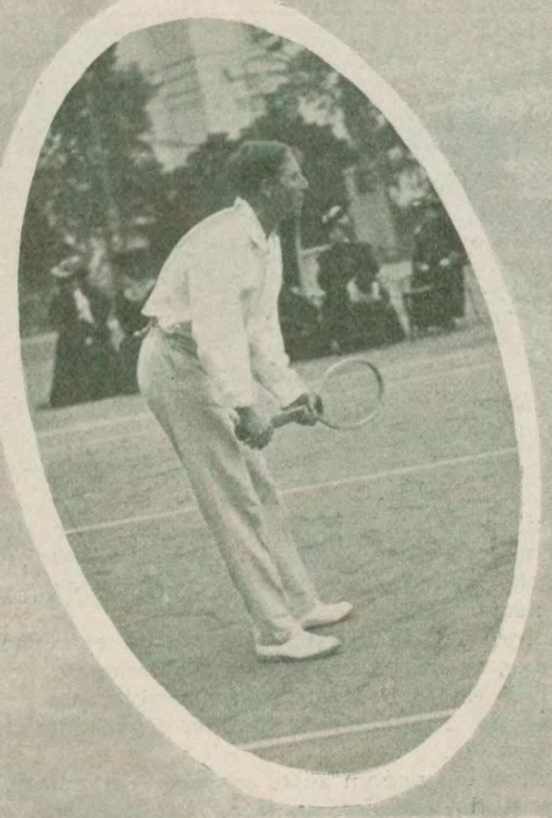


Ainsi, M. de San Malato aura trouvé le moyen de ramener le plus possible l'étude et le raisonnement des armes vers la vérité et de marcher à pas certain vers le progrès de l'escrime.

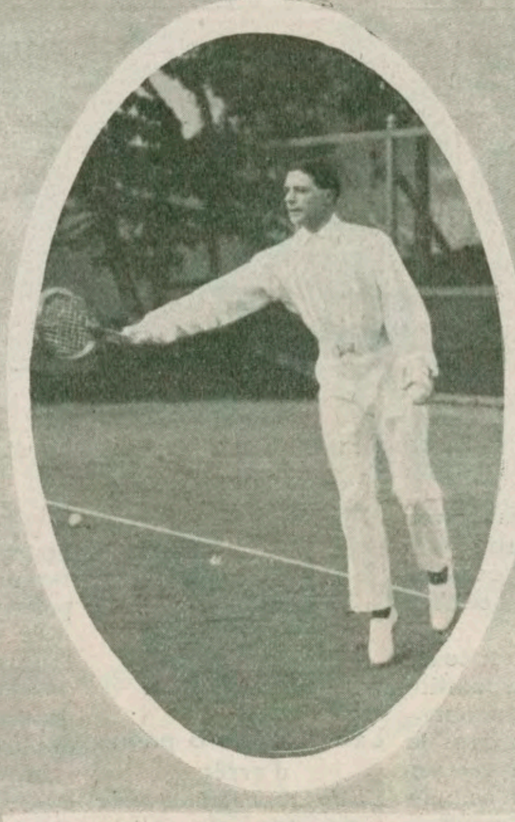
LOUIS PERRÉE.

Les différentes parties de l'épée de M. de San Malato.
La coquille excentrée et la poignée inclinée permettent à la lame de suivre la ligne du bras. Le tireur est complètement couvert, le bras tendu.

Tennis — Le Tournoi de Monte-Carlo

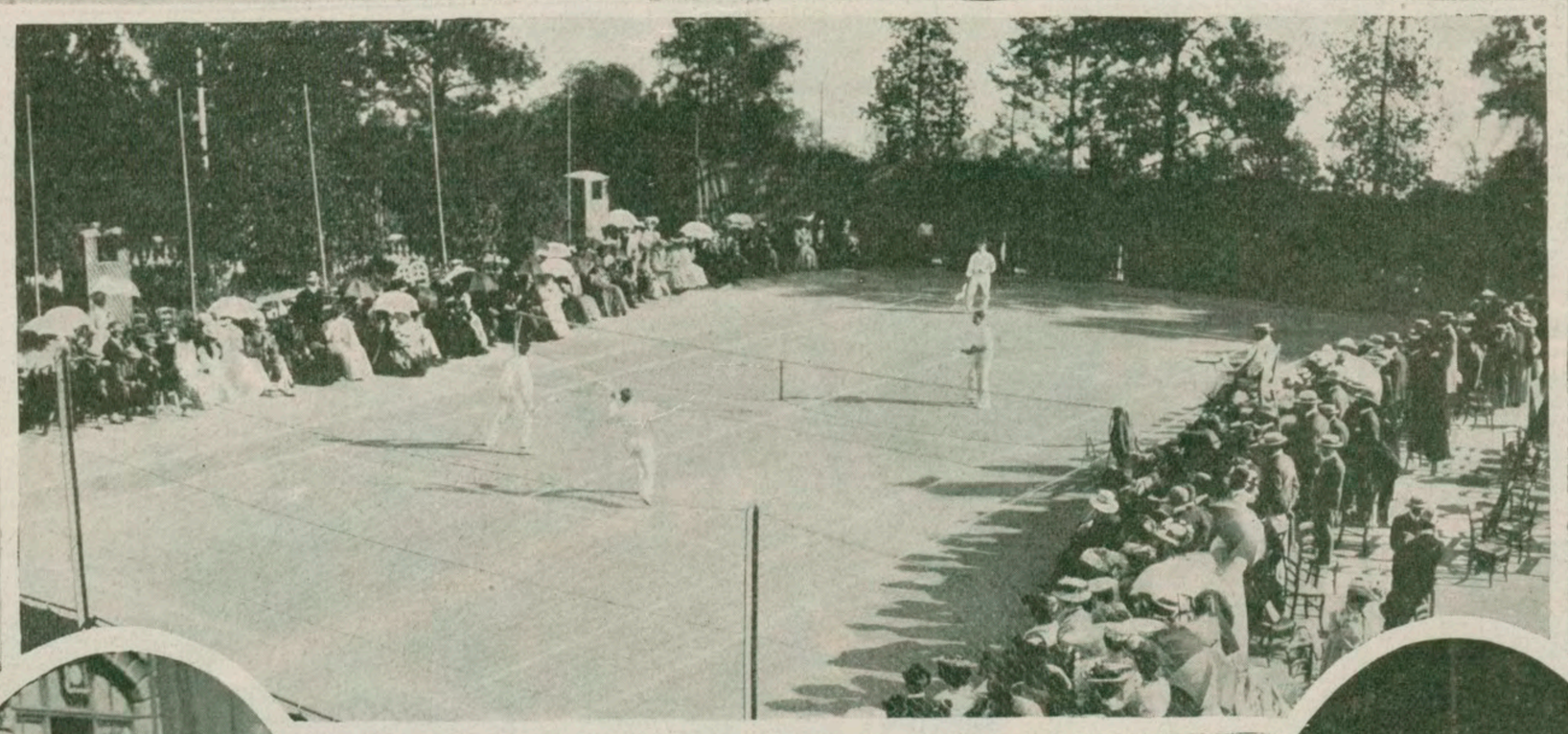


Ritchie.



H.-L. Doherty,
vainqueur du Championnat simple.

R.-F. Doherty.



Championnat double,
entre Simond et Ritchie et les frères Doherty.

Miss Douglass, vainqueur du Championnat de dames.

Une assistance élégante et nombreuse assista à ce tournoi. Le « championnat double » revient aux frères Doherty qui battent les frères Allen. Cette épreuve a été chaudement disputée et les Allen ont fait une très belle défense (7-5 ; 6-2 ; 9-7). C'est miss Wilson que miss Douglass rencontrait dans la finale du « championnat dames singles » ; cette dernière a triomphé par 6-4, 6-1. Le « championnat double » (dames) est gagné par Mmes Adams et Wilson. Dans le « championnat double mixte », E.-R. Allen et miss Douglass ont eu la victoire sur Ritchie et miss Brooksmith. H.-L. Doherty a joué comme toujours dans un style superbe.

Princesse Bathyany.

LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS A AUTEUIL

Le sucre a fait triompher Midas, au lieutenant — aujourd'hui capitaine — Bausil, dans Paris-Rouen-Deauville ; c'est aussi le sucre qui a fait triompher dimanche Frosdorphe, à M. A. Veil-Picard, que M. d'Ockuysen a entraîné suivant les méthodes scientifiques modernes. Déjà, quelques entraîneurs, Denman, entre autres, ont rompu avec les traditions anciennes, et osé donner à leurs chevaux, pendant la période d'entraînement, du sucre, sous forme de son mélassé ; mais ils auraient dû écouter le capitaine Bausil, auquel personne, je pense, ne niera la compétence hippique (n'a-t-il pas

L'entraîneur du gagnant du Grand Prix du Printemps.
M. d'Ockuysen, ancien champion du Racing, ancien élève de l'Ecole Vétérinaire d'Alfort, qui a su appliquer à l'entraînement des chevaux de courses les découvertes modernes : l'alimentation sucrée.

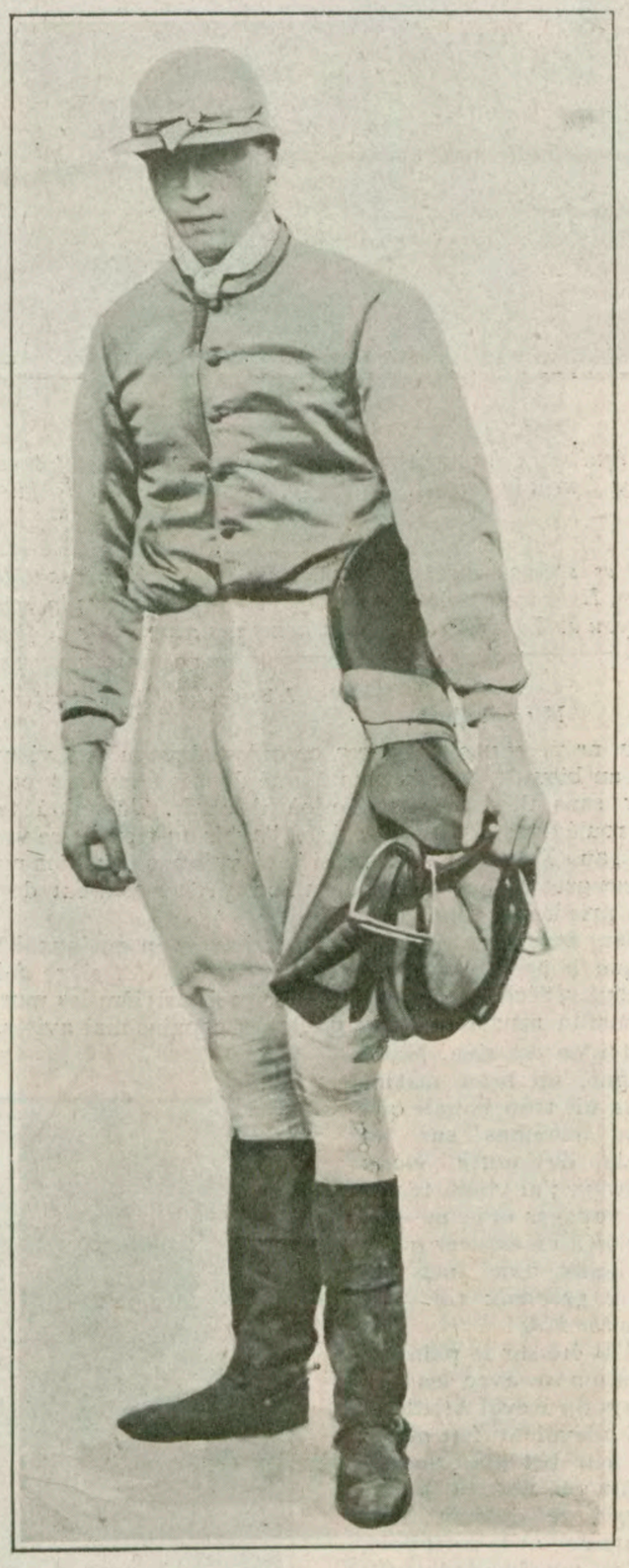
Le propriétaire du gagnant du Grand Prix du Printemps.
M. A. Veil-Picard, dont les couleurs triomphent souvent, non seulement en obstacles, mais aussi en plat.

triomphé dans les raids, dans les concours hippiques, dans les championnats de cheval d'armes, dans les courses ?) L'expérience pratique lui a démontré — après que les savants et les chimistes l'avaient avancé — que le « sucre est l'aliment qui permet d'utiliser le mieux les aptitudes du cheval à la production musculaire ». Et le sucre, en outre, prévient la destruction de l'albumine dont se compose presque entièrement le muscle, c'est-à-dire la machine.

M. d'Ockuysen, entraîneur de M. A. Veil-Picard, est un de : vieux du sport : il triompha lui-même dans des épreuves de courses à pied, au Racing Club ; il s'entraîna et entraîna des hommes. Déjà il employait le sucre ; sans être un savant, il a en matière d'économie animale des connaissances assez étendues et qui lui permettent mieux qu'à un autre, d'utiliser les découvertes modernes de la science. N'a-t-il pas, en effet, passé par l'Ecole d'Alfort où il fut le condisciple de certains professeurs actuels ? A côté de l'entraînement méthodique et raisonné qui n'a guère varié depuis que les courses existent, M. d'Ockuysen applique aux chevaux qui lui sont confiés un entraînement que l'on peut qualifier de scientifique.

Dans une écurie de courses, on ne doit pas faire d'économies, on ne doit pas aller chercher le meilleur marché ; et comme la mélasse que l'on peut donner est économique, mais ne contient que 25 0/0, 30 0/0, au maximum, de sucre, pourquoi ne pas donner du sucre pur, comme en a donné le lieutenant Bausil pendant ses raids ? Aussi, M. d'Ockuysen introduit-il chaque jour, dans la ration de ses chevaux, une livre au moins de sucre pur ; chaque soir, les chevaux prennent un mash très sucré, et de plus, comme M. d'Ockuysen s'est souvenu que lorsqu'il s'entraînait pour les luttes du Racing, la kola lui était d'un grand secours, il mêle au mash sucré une certaine quantité de noix de kola. Ne lui a-t-on pas appris aussi, à Alfort, que la kola est un antidéperditeur des forces très efficace et qui agit sur le système musculaire ? Sucre et kola, voilà le secret des si faciles victoires de Frosdorphe et de Valmajour, dimanche, à Auteuil. Cependant, M. d'Ockuysen n'abuse pas de la kola, il n'en donne que pendant un certain temps, jusqu'à ce que ses pensionnaires soient arrivés au meilleur état de leur condition ; après, tout en maintenant le sucre, il ne donne plus que de temps à autre de la kola, pour empêcher la déperdition des forces. Ne croyez pas cependant qu'avec le sucre et la kola on fera triompher une claquette contre des chevaux de classe. Savoir nourrir est aussi important que savoir entraîner ; si la nourriture entre pour une bonne part dans les succès, il ne faut pas non plus oublier l'hygiène, la ferrure et les soins minutieux et journaliers.

FRANC PICARD.



Le jockey du gagnant du Grand Prix du Printemps.
Léonard, qui fut autrefois un jockey assez recherché, il gagna deux fois déjà cette épreuve : en 1896 avec Famelage, et en 1897 avec Bélisaire.

ATTENTION !

Prochainement, dans la Vie au Grand Air, *nombreuses améliorations*

LES SPORTS DANS LA MARINE ANGLAISE

A terre. — Le pushball.

Les équipages des navires de guerre anglais pratiquent presque tous les sports : de superbes terrains sont aménagés pour eux dans les grands ports de guerre et même à Malte. Ils y jouent le cricket, le rugby, l'association et le pushball. Nous avons récemment décrit ce jeu, qui ressemble aux jeux de football, mais où le ballon, sphérique, a un diamètre de près de 1 m. 50.

Les sports jouent, on le sait, un rôle prépondérant dans l'éducation anglaise. Ils constituent même dans certaines classes la seule éducation. Le dernier voyou de Londres connaît les noms des champions de football ou de cricket et nommera sans hésiter à leur passage tous les cracks de la boxe. Aussi, ne faut-il pas s'étonner si cet amour des sports suit le jeune Anglais, quelle que soit sa condition, dans tous les milieux et sous toutes les latitudes.

A bord de H. M. S. *Camperdown*, en rade de Chemulpo.

My old chap,

Tu ne peux pas te figurer ce qu'est devenu ton vieux Patrick qui, depuis un an bientôt, ne t'a pas donné de ses nouvelles et qui est disparu un beau jour sans dire à personne où il allait. Tu as dû te demander si je n'avais pas roulé dans le port, un soir où j'avais bu trop de ce vieux whiskey que tu connais bien, au « Red Lion Inn », et si je n'avais pas fait, bien malgré moi, le régal des frères de ces gros crabes que nous allions pêcher au bout de la jetée et qui n'auraient que pris leur revanche.

Peut-être as-tu pensé aussi que j'avais eu quelque difficulté avec les policemen et que le gentleman à la grosse perruque qui siège là-bas dans la cité m'avait envoyé réfléchir pendant quelques mois derrière les murs de Newgate ou tourner le moulin sans farine avec quelques copains mal avisés.

Il n'en est rien. Mais, fatigué, un beau matin, de la vie trop banale que nous menions sur les quais de notre vieux Galway, j'ai voulu tenter des voyages et je me suis décidé à en essayer quelques-uns aux frais de notre gracieux roi. *God save the king* !

J'ai été sur le point de m'entendre avec les sergents du Royal Artillery, qui m'avaient fait miroiter leur bel uniforme : le pantalon noir à bande rouge, le dolman tout soutaché, et le petit polo, qu'on penche sur l'oreille dont la jugulaire vous passe sous le nez et vous entre dans la bouche, et qui vous donne l'air si crâne, que quand on se promène sur le *pier* avec la petite canne sous le bras, toutes les bouquetières vous regardent et que les cuisinières se haussent sur leurs pieds, pour passer la tête à la fenêtre et vous voir défiler. Ils m'avaient fait valoir la haute paye, et la cuisine du régiment qui n'a pas sa pareille. J'avais eu affaire, également, à leurs camarades des Irish Dragoons, qui avaient essayé de me démontrer que la cavalerie était au-dessus de toutes les armes, et la preuve en était que c'est un cavalier que l'on a mis sur les « souverains ». Mais j'ai toujours eu un faible pour l'eau, pour l'eau salée, s'entend, parce qu'on n'en boit pas, et c'est pourquoi j'ai signé un beau soir, après quelques verres de vieux gin, un engagement pour les blue jackets, et me voilà depuis bientôt un an à bord du *Camperdown*.

C'est un beau bateau, tu sais bien, et dont la marine anglaise est fière. C'est nous qui avons les deux plus gros canons de toute la flotte. Aussi, faut voir comme on les soigne, et comme on les astique. Ils brillent plus que les cuivres du bar chic, tu sais, où on allait quelquefois, quand on était en fonds, et où il y avait trois jolies filles.

Nous venons de faire un grand voyage, comme qui dirait le tour du monde, et il ne nous est arrivé aucun accident, sauf que dans la mer de Syrie, nous sommes entrés en collision avec le *Victoria*. Mais, comme nous étions le plus gros, c'est lui qui a écopé, et puis ça ne fait rien, c'est du sport !

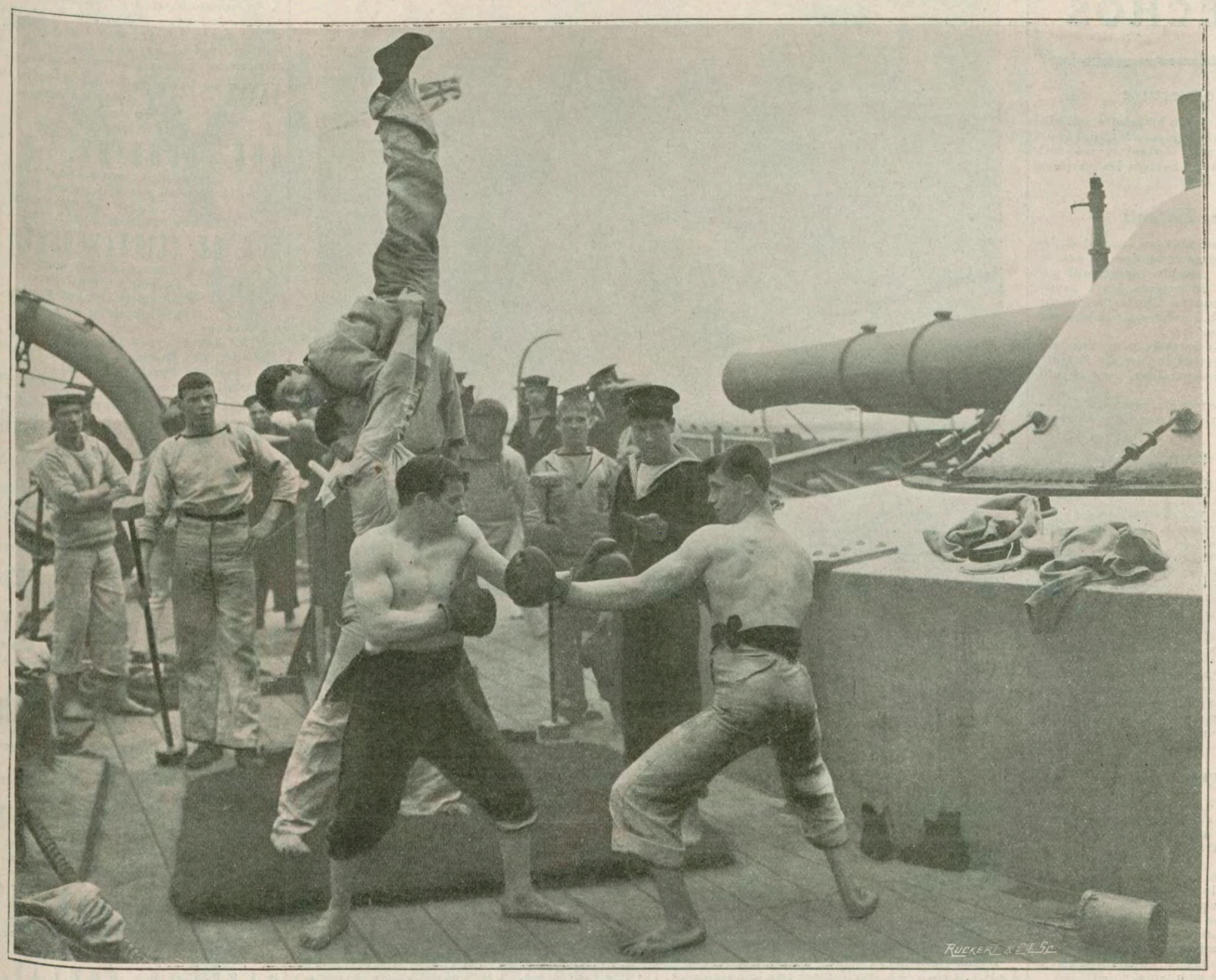
A propos de sport, il ne faudrait pas te figurer que, parce que nous ne sommes plus sur le plancher des vaches, nous avons oublié ces vieux sports que nous pratiquions tous les samedis. C'est incroyable, au contraire, mon vieux, comme tout le monde est sportsman ici.

D'abord, tous les officiers montent à cheval, aussitôt qu'ils sont descendus à terre. Il paraît que c'est comme cela dans toutes les marines du monde.

Dans la marine française c'est le billard qu'ils préfèrent ; quoique je ne vois pas trop comment ils peuvent s'entraîner au billard sur leurs mauvais bateaux qui roulent encore bien plus que les nôtres. Pour nous, même le roulis ne nous empêche pas de jouer au cricket.

A bord. — Le cricket.

*Par un temps calme, dans la Méditerranée, les marins de l'*Irrésistible, *divisés en deux camps, les canonniers et les fusiliers, engagent une partie de cricket : les guichets sont facilement établis sur le pont ; des filets tendus autour de l'avant empêchent les balles de se perdre.*



Un match de boxe.

Comme le cricket, la boxe est presque un sport national. De vrais matches sont organisés à bord, rien n'y manque : gants réglementaires, chronométreur et spectateurs.

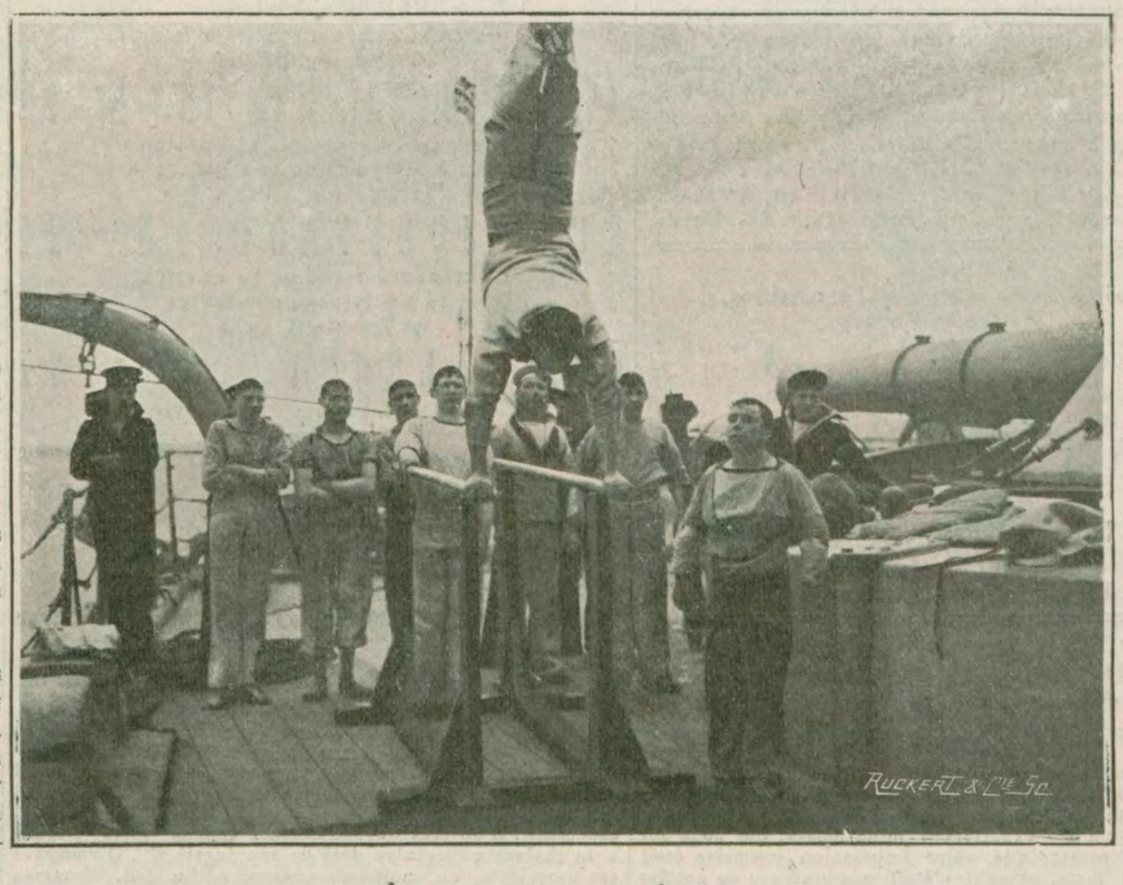
Oui, mon vieux, au cricket, sur le pont. Dame ! les dimensions du terrain ne sont pas toujours très réglementaires, et il arrive parfois que la balle s'en va trouver les poissons, c'est bien le cas de crier : « Lost ball ! » mais on n'en joue pas moins avec entrain.

On a bien essayé de pratiquer aussi le football sur le pont, mais ce n'est pas très facile, et puis on a perdu trop de ballons. Les officiers ont fini par trouver que cela revenait trop cher.

Mais, en revanche, quand nous sommes passés à Malte, ce que nous en avons fait de ces parties !

Figure-toi qu'il y a là-bas des terrains superbes. Et sur ces terrains, il y en a deux qui sont uniquement réservés aux « blue jackets ». Nous avons eu là un match avec ceux du *Majestic*. Ils n'ont pas existé un instant. Nous les avons battus par 15 à 0.

Nous nous sommes aussi arrêtés dans l'île de Crète, où nous avons trouvé des marins des autres pays. Mais comme sports, ils ne sont pas à la hauteur. Nous nous sommes attrapés avec des Français et on a commencé à boxer, mais ces animaux-là se servaient de leurs pieds. Alors nous n'avons rien voulu savoir, parce que se servir de ses pieds à la boxe, ce n'est pas « sportsman-like ».



La gymnastique en plein air.

Quelques agrès : barres parallèles, barre fixe, sont facilement installés sur l'avant du navire. Entre deux manœuvres, les marins anglais trouvent le temps de s'y livrer à tous les exercices de la gymnastique classique.

A bord, nous faisons aussi de la gymnastique ; de l'escrime qu'on pratique avec de grands sabres d'abordage en bambous et un masque en grillage sur la figure ; c'est très amusant, et puis de la course à pied.

A Colombo, on nous a appris à jouer au pushball. C'est une espèce de gros ballon, aussi haut qu'un homme et que l'on pousse avec l'épaule. Ça ne vaut pas le football.

Enfin, nous voici en Chine, où nous continuons à faire toutes sortes de sports, quand nous en avons le temps. Nous avons eu des parties avec ceux du *Pascal*. Il y a bien aussi les Russes, mais les pauvres diables ne sont pas disposés à s'amuser. Et puis, ils ne savent pas. Tout ce qu'ils font, c'est de danser une espèce de danse où l'on est presque assis par terre et où on jette les jambes en avant et de côté l'une après l'autre.

Et puis, ce ne sont pas des sportsmen. Ce n'est pas étonnant qu'ils se soient fait battre par les Japonais.

Je te quitte, my good fellow, parce que c'est l'heure du vaguemestre et qu'il n'y a qu'un courrier par mois.

Je te serre la main.

PATRICK O'BRIEN.
Pour traduction presque exacte,
MARCEL VIOLLETTE.

NOS ÉCHOS

Notre Couverture

HOFFMANN, après avoir couru en bicyclette, entraîné en motocyclette le jeune champion Michael, court aussi pour son propre compte; il vient de conquérir le brassard des motocyclettes, battant les meilleurs spécialistes, Guippone, Cissac.

La *Joie des Enfants*

L'IMMENSE succès de notre nouveau journal la *Joie des Enfants* nous encourage à faire mieux encore: nos lecteurs se rendront compte rapidement que chaque numéro constitue un progrès; leurs gentils garçonnets et leurs ravissantes fillettes ont désormais le journal qui restait à créer pour la clientèle de choix de la *Vie au Grand Air*.

Nous comptons sur nos lecteurs pour faire une active propagande en faveur de la *Joie des Enfants*: nous ne craignons pas la comparaison, nous la sollicitons au contraire.

La *Joie des Enfants* est en vente partout, tous les jeudis. — Le numéro : 15 centimes, abonnement : 8 francs.

Travail simplifié

LES rédacteurs d'articles de sport viennent de trouver le moyen de simplifier leur travail de documentation. Être partout à la fois, aux matinées et aux soirées pour enquêter, interviewer, louanger ou critiquer, n'est pas chose aisée.

Fatalement ces comptes rendus de la dernière heure sportive devaient être incomplétés, car le grand public des sportsmen se répand généralement un peu partout, le soir venu, en raison des multiples attractions qui le sollicitent. Mais nos critiques ont vite découvert qu'il était un jour où le Tout-Paris se réunissait dans les loges et aux fauteuils de l'un de nos établissements les plus en vogue.

Voilà pourquoi vous voyez maintenant nos rédacteurs, souriant à cette heureuse circonstance, accourir à la suite de nos sportsmen à l'Hippodrome Bostock, et d'ailleurs vous aviez deviné déjà que c'était de cet établissement favori du grand public que nous voulions vous parler.

Bibliographie

ANNUAIRE ALPHABÉTIQUE DE L'ARMÉE FRANÇAISE

L'*Annuaire Alphabétique de l'Armée française*, paru pour la première fois le 1er février 1904, publie, cette année, sa seconde édition, mise à jour des mutations au 10 janvier 1905.

Sur le simple énoncé du nom d'un officier, d'un fonctionnaire ou d'un employé militaire, on y trouve son grade, le corps de troupe auquel il appartient ou l'emploi qu'il occupe et son lieu de résidence.

L'*Annuaire alphabétique de l'Armée* est, pour l'ensemble de nos personnels militaires, ce que sont, pour le monde des affaires, l'Annuaire *Didot-Bottin* et le *Tout-Paris* pour la société mondaine.

Erratum

DANS un précédent numéro, nous avons consacré quelques lignes aux Grands Magasins des Cordeliers de Lyon, qui ont obtenu un premier prix dans le Concours de Chambres d'hôtel, organisé au dernier Salon de l'Automobile.

C'est par erreur que nous avons attribué au Touring-Club l'initiative de ce concours; c'est l'Automobile Club de France que nous voulions désigner.

Nos lecteurs auront sans doute d'eux-mêmes rectifié cette erreur.

Finance

IL ne s'agit pas de pousser un cri d'alarme, mais simplement de faire appel à la prudence. Personne ne doute, dans le monde financier, que la plupart des valeurs qui se traitent sur notre marché ont désormais atteint des prix qu'il serait dangereux de dépasser. Cela, tout le monde le voit, le suit, le répète. Et pourtant, le mouvement de hausse continue. Il y aurait sagesse à s'arrêter dans cette voie. Que faire alors, dira-t-on? Attendre que la haute banque — dont c'est la mission — appelle l'argent disponible, si abondant actuellement, à participer à des combinaisons nouvelles capables de lui fournir bénéfices sérieux et revenus rémunérateurs.

Nous avons de bonnes raisons pour croire que l'éclosion de quelques combinaisons de cet ordre est prochaine.

C. LEVRAI.

Le docteur Charcot à bord du *Français*.

Des bruits fâcheux, annonçant la perte possible de l'expédition Charcot, avaient commencé à circuler. L'explorateur vient de rassurer ses nombreux amis et admirateurs, en envoyant, de la République Argentine, une dépêche où il annonce que lui et ses compagnons sont en parfaite santé, et que le but de sa mission a été atteint.

Officiers Ministériels

Département de la Seine - Terrains de Mazas.
A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 4 avril 1905.
TERRAIN angle boulevard Diderot et rue Legrave-rend. Se 584m84. M. à p. 280 f. le m. S'ad. aux not. Mes DELORME, r. Auber, 11, et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides, dép. de l'ench.

MAISON à Paris, r. de Belzunce, 8. Ce 220m. R. br. 6.600f. M. p. 60.000f. Adj. 1 ench. Ch. Not., le 11 avril. Me MACIET, not., 60, boul. Sébastopol.

ASNIÈRES 2 Propr. r. Châteaudun, 10 et 12. Ce 2.356m et 1.944m, lib. loc. M. p. 60.000 et 30.000 f. Adj. Ch. N. Paris, 4 avril. S'ad. Mes Mesureur, Asnières, et BREUILLAUD, Paris, 433, r. St-Martin.

VENTE
au Palais, le 29 mars 1905, à 2 heures.
Maison à Paris
RUE ABEL, N° 7
Revenu brut : 29.125 francs environ.
Mise à prix : 220.000 francs.

MAISON A BOULOGNE (SEINE)
Rue de Buzenval, n° 13.
Revenu brut : 1.800 francs.
Mise à prix : 15.000 francs.
S'adresser à Mes PAUL BIMONT, 2, boulev. Voltaire, et Marquis-Boudaille, avoués à Paris.

MAISON r. Myrrha, 70, et Poissonniers, 18, angle 356m. R. b. 19.290 f. M. p. 140.000 f. Adj. 1 enc. Ch. N. Paris, 28 mars. Me DELAPALME, 250, b. St-Germain.

HOTEL, COURS LA REINE, 48
et r. Jean-Goujon, 51 (3 façades) Ce 822m81. M. p. 650.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 11 avril. Me MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not., 14 r. Pyramides.

2 Maisons à Paris, 1° **R. MONCEY, 18** (9e). Ce 406m87. Rev. br. 25.560f80. M. p 230.000f.
2° **R. D'ENGHIEN, 27** (10e). Ce 299m76. R. b. 21.806f80. M. à p. 200.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 28 mars 1905. S'ad. Me Moyne, not., et Me WILLIAM BAZIN, not., 7, r. St-Florentin, d. enc.

VENTE au Palais,
le mercredi 22 mars 1905, à 2 heures.
1° Maison à Paris
AVENUE HENRI-MARTIN, N° 22
Contenance : 549 m. 24 environ.
Mise à prix : 300.000 francs.
2° Maison à Paris
RUE JOUFFROY, N° 24
Contenance : 536 m. 34 environ.
Mise à prix : 250.000 francs.
3° Terrain à Paris
RUE ALBOUY, N° 37
Contenance : 514 mètres environ.
Mise à prix : 100.000 francs.
4° Terrain et petite Maison à Paris.
RUE ALBOUY, Nos 35 ET 35 bis
Contenance : 433 m. 10 environ.
Mise à prix : 75.000 francs.
S'adresser, pour les renseignements :
1° à Me ROGER BERTIN, avoué à Paris, 43, rue Le Peletier;
2° à Me Thoreau, avoué à Tours;
3° à Mes Lainé et Vassor, notaires à Tours.

3 MAISONS à Paris. 1° r. Jacob, 35 et imp. des Anges (6e). Ce 566m53. R. br. 17 770 fr. M. à p. 230.000 fr.; 2° r. d'Aboukir, 46 (2e). Ce 370m91. R. br. 13.930 fr. M. à p. 175 000 fr.; 3° r. de Fourcy, 1, et r. de Jouy, 2. Ce 257m26. R. br. 11.520 fr. M. à p. 150.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. N. 4 avril. S'ad. Mes Salle et Ch. CHAMPETIER DE RIBES, n. 8, r. Ste-Cécile.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 25 mars 1905, à 2 heures.
En deux lots :
1° Propriété à Paris
RUE DUHESME, N° 111
Contenance : 240 m. 60 c. environ.
Revenu par bail : 2.000 francs.
Mise à prix : 20 000 francs.
2° La nue propriété d'un terrain à Paris
RUE DE CLIGNANCOURT, N° 141
Contenance : 553 mètres.
Revenu : 1.800 francs.
Mise à prix : 15.000 francs.
L'usufruitière a 17 ans.
S'adresser :
A Me FERTÉ, avoué à Paris, 26, rue des Petits-Champs; Mes Bertinot jeune et Pimont, avoués; Mes Cotelle et Pluche, notaires.

Vente au Palais, le 25 mars 1905, à 2 heures.
PROPRIÉTÉ A BAGNEUX
(Seine), rue de Paris, 19,
à l'angle de l'avenue du Cimetière et de la Villa Galande.
Contenance : 2.954 mètres environ.
Mise à prix : 15.000 francs.
S'adresser à Me DUBAIL, avoué, boulevard Saint-Michel, 51, et à Me Travers, avoué.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le samedi 1er avril 1905, à 2 heures.
Maison à Paris,
RUE MONGE, N° 42
Contenance environ : 100 mètres.
Revenu brut environ : 12.000 francs.
Mise à prix : 100.000 francs.
S'adresser pour renseignements :
A Me TISSIER, avoué à Paris, 5, rue de Mogador; à Me Marin, avoué, et à Me Rocagel, notaire, 183, rue de Rivoli.

VENTE AU PALAIS
le 5 avril 1905, à 2 heures.
1° Maison à Paris
RUE LACÉPÈDE, N° 32
Revenu brut : 20.700 francs.
Mise à prix : 190.000 francs.
2° Maison à Paris
RUE LACÉPÈDE, N° 32 bis
Revenu brut : 19.600 francs.
Mise à prix : 190.000 francs.
3° Terrain à Paris
PASSAGE BOULAY, N° 2
Contenance : 326 mètres 82 cent.
Mise à prix : 6.000 francs.
4° Terrain à Paris
PASSAGE BOULAY, N° 4
Contenance : 326 mètres 82 cent.
Mise à prix : 6.000 francs.
5° Terrain à Paris
PASSAGE BOULAY, N° 6
Contenance : 375 mètres 23 cent.
Location partielle : 340 francs.
6° **MAISON A COURBEVOIE**
Rue Saint-Denis, nos 96 et 98
Libre de location
Mise à prix : 20.000 francs.
7° **MAISON A COLOMBES**
Rue Beaurepaire, n° 11
Libre de location.
Mise à prix : 20.000 francs.
8° **TERRAIN A LIVRY (SEINE-ET-OISE)**
Contenance : 366 m. env. Mise à prix : 500 francs.
S'adresser, pour tous renseignements, à :
1° Me DELIHU, avoué, boulevard Saint-Denis, 24;
2° Me Pimont, avoué; 3° Me Demanche, notaire à Paris, boulevard Montparnasse, 96; 4° Me Grau, administrateur judiciaire.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Peut-on gonfler des pneus à l'acide carbonique?

La facilité qu'il y a aujourd'hui à transporter de l'acide carbonique liquide et les propriétés de celui-ci de fournir un volume de gaz considérable, ont amené beaucoup de gens à penser qu'il serait excessivement intéressant d'utiliser cette propriété au gonflage des pneumatiques.

Pour notre part, nous avons entendu des milliers de fois émettre cette opinion, et beaucoup nous ont demandé de lancer cette idée, la croyant éminemment pratique.

Bien que nos connaissances en la matière, d'accord d'ailleurs avec la théorie pure, aient pu nous permettre de rejeter à première vue ce procédé, nous avons tenu cependant à le soumettre à des expériences minutieuses, qui nous ont permis de constater que notre impression première était parfaitement juste, et qu'il n'était pas pratique de gonfler ses pneumatiques à l'acide carbonique.

Si nos lecteurs veulent bien suivre avec attention les explications ci-dessous, ils n'auront pas de peine à s'en convaincre.

En effet, la différence la plus saillante entre le caoutchouc naturel et le caoutchouc vulcanisé réside dans l'insensibilité de ce dernier aux changements de température. Ainsi, le caoutchouc naturel n'est élastique qu'entre 15 degrés centigrades environ et 35-40 degrés C. Au-dessous de 15 degrés, il est inextensible comme du cuir, relativement peu souple et peu résistant. Vers 40 degrés C, il est mou, recolle à lui-même, happe et noie dans sa pâte les matières étrangères.

Le caoutchouc vulcanisé, au contraire, reste élastique et souple jusqu'à des températures inférieures à 0 degré. Il faut un froid énergique pour le durcir. Dans l'air liquide, cependant, il devient dur et cassant comme verre. Exposé à la chaleur et jusqu'au delà de 100 degrés C., il conserve ses propriétés, du moins en apparence. En fait, l'examen plus attentif montre qu'il n'y a, entre le caoutchouc naturel et le caoutchouc vulcanisé, qu'une question de degrés, et que le caoutchouc vulcanisé subit déjà, vers 35-40 degrés, de profondes modifications dans ses propriétés. Celles-ci sont temporaires ou permanentes.

Parmi les premières, une de celles qui intéressent le plus le cycliste ou l'automobiliste, est la perméabilité du caoutchouc aux gaz et, en particulier, à l'air employé pour gonfler les chambres.

La diffusion des gaz à travers des membranes de caoutchouc a été étudiée par Graham, en 1866. De nombreux auteurs s'en sont occupés depuis: Mitchell, vers la même époque que Graham; Wroblewski, en 1876, Stefan, en 1878, etc. Enfin, récemment, Kayser, en 1891, reprenant les expériences de ses devanciers, a précisé le phénomène. Ce auteur a constaté, entre autres choses, qu'à une certaine température, le caoutchouc devient tout à fait imperméable pour un gaz donné. Ainsi, le gaz carbonique, qui, à la température de 18-20 degrés C., passe à travers une membrane de caoutchouc vingt fois plus vite que l'air, ne la traverse plus du tout à la température de 5 degrés C. La vitesse de diffusion croît donc rapidement avec la température. De même, l'hydrogène ne traverse plus le caoutchouc vers 0 degré C. L'air traverse peu le caoutchouc jusque 18-20 degrés C.; il le traverse activement vers 35-40 degrés C. Or, tous nos clients savent que la plupart des pneus chauffent sous les voitures, et nous rappelons, en passant, que cette température dépasse très fréquemment 40 degrés, et que, dans les voitures très vites, ou aux allures dépassant 50-60 kilomètres, elle peut atteindre 70-80 degrés C., même plus en plein été.

MICHELIN ET Cie